Крила України

Друкований орган Міністерства оборони України

№ 8 (723)

24-28 лютого 2014 року

www.krula.com.ua

e-mail:krula_ukr@ukr.net

Підписний індекс – 22242

На варті неба України!

Протиповітряна оборона десантників



7 стор.



26 лютого 2014 року виконуючий обов'язки Президента України, Голова Верховної Ради Олександр Турчинов прийняв на себе обов'язки Верховного Головнокомандувача Збройних Сил України. Про це йдеться у відповідному указі №140/2014 "Про прийняття обов'язків Верховного Головнокомандувача Збройних Сил України". "Відповідно до пункту 17 частини першої статті 106 та статті 112 Конституції України приймаю на себе з цього дня обов'язки Верховного Головнокомандувача Збройних Сил України", – йдеться в указі.

3 стор.

П'ятнадцять годин за зміну



2 стор.



27 лютого Верховна Рада України 326 голосами ухвалила на посаду виконуючого обов'язки Міністра оборони України адмірала Ігоря Тенюха

Закінчив Ленінградське вище військово-морське училище ім. М.Фрунзе (1982), Інститут іноземних мов міністерства оборони США (1994), Академію Збройних Сил України (1997).

Офіцерську службу розпочав на посаді командира мінно-торпедної бойової частини корабля. З 1983 по 1991 р. – командир рейдового тральщика, командир перегінного екіпажу, старший помічник, а згодом командир морського тральщика, начальник відділу зберігання озброєння і техніки бази мінного та протичовнового озброєння.

У 1991 р. брав участь в розробці законопроектів зі створення Збройних Сил України у складі Комісії Верховної Ради України з питань оборони та державної безпеки.

У 1991-1995 рр. – старший офіцер відділу забезпечення бойових дій управління Військово-Морських Сил Міністерства оборони України, начальник відділу напрямів управління Військово-Морських Сил Головного штабу Збройних Сил України, начальник відділу напрямів Головного оперативного управління Генерального штабу Збройних Сил України.

З 1997 по 2005 р. проходив службу на посадах командира бригади надводних кораблів, керівника організаційної групи з формування ескадри різнорідних сил, командира ескадри різнорідних сил Військово-Морських Сил Збройних Сил України.

У 2002 р. здійснював командування Спільною чорноморською групою військово-морського співробітництва "Blackseafor".

З листопада 2005 р. – заступник начальника Генерального штабу Збройних Сил України.

2006 – 2010 рр. командувач Військово-Морських Сил Збройних Сил України.

Нагороджений орденами, медалями та відомчими відзнаками.

Гаряча лінія "Крила України" (0432) 59-60-48 65-22-048

СКЛАДОВА БОЄГОТОВНОСТІ

П'ятнадцять годин за зміну



П'ятнадцять годин загального нальоту – такий підсумок чергової льотної зміни, що відбулась цими днями у бригаді тактичної авіації винищувальної, якою командує полковник Олег Гесь.

Чотирнадцять пілотів та шість одиниць бойової техніки здійснювали визначені завдання, головними з яких були виконання річних перевірок за видами льотної підготовки, удосконалення навичок молодими пілотами та відпрацювання вправ згідно із завданнями підготовки до несення бойового чергування у системі ППО країни. Польоти проходили за схемою "день-ніч" у складних метеоумовах. Цей варіант був визначений командиром частини полковником Олегом Гесем за результатом повітряної розвідки погоди, яку здійснив екіпаж у складі штурмана авіаційної бригади капітана Олександра Грисюка та начальника льотного факультету Харківського університету Повітряних Сил полковника Валерія Ярошенка.

Відповідно до завдань польотів наземними службами, підрозділами та фахівцями інженерно-авіаційної служби була здійснена підготовка авіаційної техніки, летовища, засобів зв'язку, заходи контролю безпеки польотів. Групу керівництва польотами очолював підполковник Руслан Адельгейм. Головною ж особливістю польотів став той факт, що чотири винищувачі бригади та сім льотних екіпажів виконували завдання бойового чергування на оперативному аеродромі "Бельбек" у відриві від основного місця дислокації. Це, за словами заступника командира авіаційної бригади з виховної роботи полковника Володимира Цапенка, підвищило ступінь відповідальності особового складу частини за повне та якісне виконання поставлених завдань.

Висока виучка воїнів-авіаторів у сукупності з їх морально-психологічною налаштованістю на успіх сприяли відмінному результату, отриманому за польоти. Подяку від командування одержав весь особовий склад, задіяний на польоти. А командир батальйону автомобільно-технічного забезпечення майор Сергій Ігуменцев приймав поздоровлення бойових побратимів з нагоди присвоєння чергового військового звання "підполковник".

P.S. Після закриття зимової Олімпіади у Сочі, бойове чергування літаків Су-27 Галацької бригади тактичної авіації Повітряних Сил Збройних Сил України у Криму закінчилося. Відповідно до плану, їх замінили льотчики Севастопольської бригади тактичної авіації ім. О. Покришкіна ПС ЗС України. Днями літаки та технічний персонал Галацької бригади тактичної авіації були перебазовані з аеродрому "Бельбек" до місця постійної дислокації – у Миргород, Полтавської області.

Володимир Лазарєв. м.Миргород. Фото Антона Старишка.

ЗАКОН Є ЗАКОН

ПвК "Захід" повернули 7000 га лісу вартістю 80 млн

10 лютого 2014 року завдяки принциповій позиції Міністерства оборони України та представників Волинської прокуратури з нагляду за додержанням законів у воєнній сфері, Рівненський апеляційний господарський суд підтвердив рішення суду першої інстанції, яким задоволено позов прокуратури в інтересах Міністерства оборони України та командування Повітряного командування "Захід" до Камінь-Каширського лісового господарства. Вказаним рішенням скасовано акт на право постійного користування землею площею 6947,8 га вартістю понад 80 млн грн, виданий останньому.

Як пояснила прокурор відділу представництва інтересів громадян та держави в суді Головного управління нагляду за додержанням законів у воєнній сфері Генеральної прокуратури України Вікторія Шекшеєва, згідно з державним актом Камінь-Каширське лісове господарство використовувало землі Міноборони на підставі рішення Волинської обласної Ради народних депутатів, яке ще у 1998 році Вищим арбітражним судом України визнано недійсним.

КВАРТИРНЕ ПИТАННЯ

Суд за "службові квартири"



Власне житло – надзвичайно важливе й водночас болюче питання для пересічного військовослужбовця. У Рівненському гарнізоні ситуація нічим примітним не відрізняється від загальноукраїнської, адже крайній будинок в місті був зданий в експлуатацію ще в 2010 році. Відтоді черговиків тільки більшає.

За словами голови житлової комісії Рівненського гарнізону полковника Володимира Кузика, станом на кінець минулого року в гарнізоні перебуває понад 880 черговиків. Але більше 20 квартир могли недорахуватися черговики військових частин Рівного, якби господарський суд області визнав за вищим навчальним закладом "Євроуніверситет" право власності на будівлю колишнього гарнізонного дитячого будинку по вулиці Шевченка, 67А.

Цю будівлю, після формування управління оперативного командування "Північ", планувалося реконструювати в житловий будинок, що було задокументовано на найвищому рівні в Міністерстві оборони України. Однак виявилося, що приступити до робіт не так вже і просто, адже згаданий вище навчальний заклад вимагав у судах визнання спільної часткової власності на будівлю.

А все тому, що у цьому військовому містечку з 2000 по 2012 рік функціонувало рівненське відділення навчального закладу "Європейський університет". За договором оренди, приватна установа мала право, як повідомив представник Міноборони в суді, юрист квартирно-експлуатаційного відділу м.Рівного Олександр Коробенюк, до 25% поліпшень будівлі. З 1 січня 2012 року у зв'язку із закінченням терміну дії оренди та неналежним виконанням договірних зобов'язань військові розірвали договір. З того часу триває судова тяганина, в якій "Євроуніверситет" вимагає не більше - не менше, а 84% власності на будинок.

– Ця споруда планується під переобладнання на службове житло для сімей військовослужбовців, але навчальний заклад протягом часу експлуатації проводив ремонтно-будівельні роботи, через витрати на які тепер претендує на частку в будівлі, що в самому центрі Рівного, – розповів Олександр Коробенюк. – Ці роботи, на наше переконання, проводилися без попереднього отримання дозволів та погодження з нами. Тому виконано судову технічно-будівельну експертизу, яка дозволяє поставити крапку в цій справі.

Днями Господарський суд Рівненської області відмовив у задоволенні позову "Європейському університету", що для військових означає маленьку перемогу. Звичайно, як уточнив юрист квартирно-експлуатаційного відділу м.Рівного, позивач має 10 днів з моменту виготовлення повного тексту рішення на оскарження. А якщо до суду навчальний заклад не звернеться, то вже можна буде планувати переобладнання будинку під квартири. Варто зазначити, що будівля вже має ознаки чотириповерхового житлового будинку, у ступені високої готовності до переобладнання під житло.

Олександр Гайн. м.Рівне

ЛЬОТНА ЗМІНА



Інженери й техніки, як і завжди, не підвели!

25 лютого на аеродромі Озерне відбулася чергова льотна зміна. У польотах взяли участь заступник командувача Повітряних Сил Збройних Сил України з авіації – начальник авіації льотчик-снайпер генерал-лейтенант Василь Нікіфоров, начальник відділу безпеки польотів військовий льотчик 1-го класу полковник Сергій Жидков, командир бригади тактичної авіації військовий льотчик 1-го класу полковник Іван Петренко та льотний склад бригади й окремої авіаційної ескадрильї.

Льотну зміну планувалося провести вдень та вночі у складних метеорологічних умовах. Було заплановано виконання 30 польотів із нальотом понад 21 годину. Проте погода внесла свої корективи: всього льотчиками було виконано 19 польотів із нальотом близько 14 годин. Вночі польоти не виконувались у зв'язку з погіршення, метеоумов.

Знаковим стало те, що польоти відбулися у день професійного свята представників інженерно-технічного складу. 72 роки тому, 25 лютого 1942 року, наказом Народного комісара оборони СРСР експлуатаційно-технічну службу Військово-Повітряних Сил було перейменовано в інженерно-авіаційну службу. Саме в цій знаменний день на аеродромі Озерне відбулася чергова льотна зміна. Інженерно-технічний склад окремої авіаційної ескадрильї та авіаційної комендатури з відповідальністю поставився до виконання завдань, авіаційна техніка була підготовлена вчасно та з високою професійною якістю, завдяки чому льотна зміна пройшла без передумов до авіаційних подій.

Олексій Тригуб. "Крила України".

ОГОЛОШЕННЯ

Загострення протистоянь у центрі столиці, в результаті яких тільки за офіційними даними Міністерства охорони здоров'я України загинуло щонайменше 88 людей та ще 310 зникли безвісти, сотні людей отримали поранення, не залишили байдужими жодного військовослужбовця Повітряних Сил Збройних Сил України. У більшості загиблих залишились рідні та близькі, які в цей важкий час потребують підтримки і допомоги.

За ініціативою особового складу Командування Повітряних Сил Збройних Сил України у підпорядкованих військових частинах розгорнуто роботу щодо надання добровільної допомоги сім'ям загиблих.

Перерахування пожертв пропонується здійснювати на рахунок благодійного фонду вказаного на сайті Євромайдану:

Отримувач: Благодійний Фонд «Фонд громади Приірпіння»
ЄДРПОУ № 34780212
р/р 2600102377538 в ПАТ "КРЕДОБАНК"
м. Києва
МФО 325365

Призначення платежу: Благодійне пожертвування на програму допомоги родинам загиблих.

Ініціативна група зі збору коштів просить при пожертвах обов'язково заповнити форму, розміщену за інтернет-адресою: https://docs.google.com/forms/d/1tmzfkq8IDWDjVka2jzLejHfD7S3fkv6s8V5r73d9jvs/viewform

Прес-центр Командування ПС ЗС України.

Керівництво держави закликало Росію дотримуватися угод щодо базування ЧФ РФ в Криму



Голова Верховної Ради Олександр Турчинов закликав керівництво Російської Федерації дотримуватися двосторонніх угод щодо перебування російського ЧФ в АР Крим.

"Звертаюся до керівництва Російської Федерації стосовно дотримання базових угод російської військової присутності в Автономній Республіці Крим та місті Севастополі, а також недопущення порушення законів України військовослужбовцями Чорноморського флоту Російської Федерації на території України", – наголосив Турчинов.

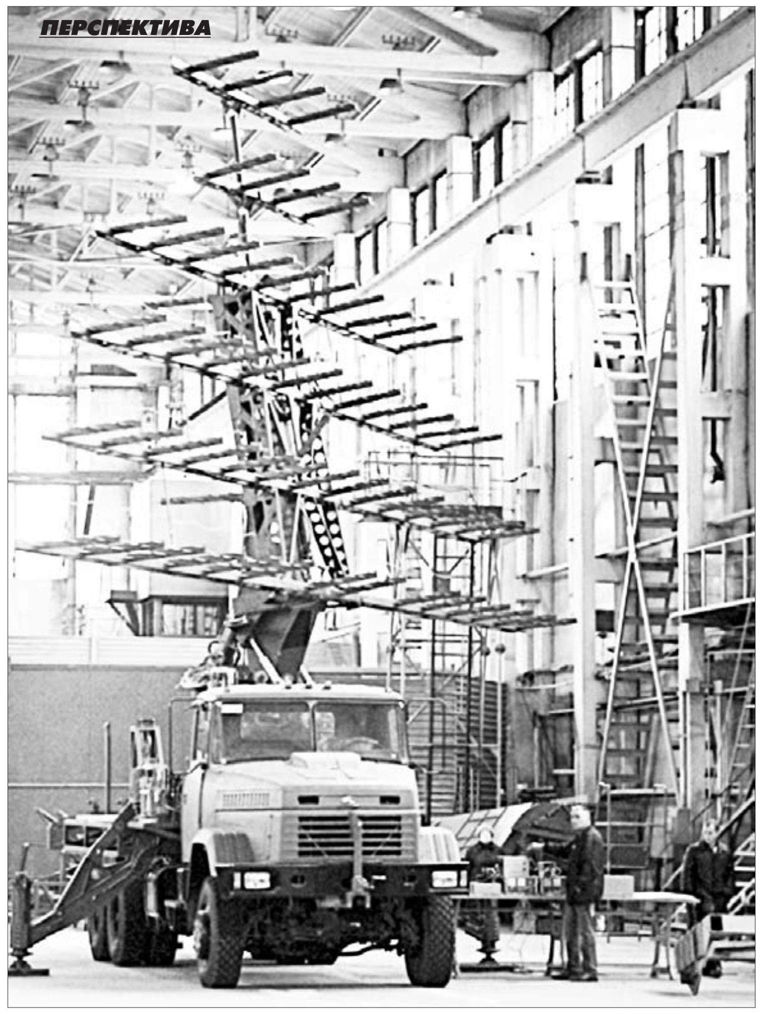
За його словами, усі російські військовослужбовці мусять перебувати на своїх військових базах згідно з двосторонніми угодами. "Будь-які пересування військових, тим паче зі зброєю, за межами цих територій буде оцінено нами як військова агресія", – підкреслив спікер.

Він нагадав, що 27 лютого близько 5-ї години ранку невідомі озброєні люди у камуфляжній формі захопили будівлю парламенту і Ради Міністрів Автономної Республіки Крим.

"Я дав доручення силовим структурам вжити всіх заходів для захисту громадян, покарати злочинців відповідно до чинного законодавства України і деблокувати будівлю", – заявив Голова ВР.

Водночас він закликав громадян зберігати спокій та захищати адміністративні будівлі в Україні. "Будь-які спроби будького захопити адміністративні будівлі в Україні – на Заході чи Сході, в Центрі, на Півночі чи Півдні – будуть розцінюватися як злочин проти Української держави з усіма наслідками, які мають бути", – наголосив Турчинов.

ПЕРСПЕКТИВА



Нова українська РЛС може вийти на держвипробування вже в 2015-му

За умови достатнього фінансування РЛС МР-1 може вийти на Державипробування вже в 2015 р. Про це Defense Express повідомив директор КП "НВК "Іскра", що входить до складу ДК "Укроборонпром", Ігор Пресняк. За словами керівника, РЛС МР-1 розробляється і виготовляється за власні кошти підприємства.

Головною особливістю станції є те, що вона дозволяє виявляти повітряні цілі, виконані за технологією "stealth". За оцінками Ігоря Пресняков та його фахівців, МР-1 має ряд істотних переваг перед зарубіжними РЛС метрового діапазону. Зокрема, МР-1 має малий час розгортання (5 хв), на відміну від 30 хв у РЛС "НЕБО-СВУ". Вся апаратура української станції розміщена на одному автомобілі КРАЗ на відміну від трьох транспортних одиниць у РЛС 55Ж5. РЛС МР-1 дозволяє оцінити висоту цілі. РЛС "СХІД-Е" такої можливості не має.

Апаратура РЛС МР-1 виконана на сучасній цифровій базі, що дозволяє їй ефективно інтегруватися як у військову, так і в цивільну систему контролю повітряного простору. РЛС дозволяє сполучатися практично з будь-якими споживачами радіолокаційної інформації з використанням як стандартних, так і нестандартних протоколів обміну.

"В даний час можливість вкладати власні кошти в закупівлю комплектуючих і виготовлення станції істотно обмежена. У першу чергу це пов'язано зі значним скороченням держзамовлень і необхідністю модернізації радіолокаційної техніки, що випускається нашим підприємством, для збереження експортного потенціалу. Значно прискорити терміни виготовлення РЛС МР-1 може повне або, хоча б, часткове фінансування робіт, що залишилися, держструктурами", – зазначив директор КП "НВК "Іскра".

СПІВПРАЦЯ

Польські шоломи для українських вертолітників



ДП "Конотопський авіаремонтний завод "Авіакон" і польська компанія PCO S.A. підписали контракт, згідно з яким польська сторона поставить для вертольотів сімейства "Мі", що модернізуються на українському підприємстві, прилади нічного бачення і авіаційні шоломи.

Про це повідомив директор дивізіону авіабудування та авіаремонту ДК "Укроборонпром" Геннадій Януль. За його словами, йдеться про постачання авіаційних шоломів THL-5NV і приладів нічного бачення PNL 3 "Bielik" виробництва компанії PCO S.A., які можуть використовуватися екіпажами вертольотів Мі-8 і Мі-24.



"Цей контракт є довгостроковим. Він має тенденції до розширення, а найголовніше – він вигідний як українській, так і польській стороні", – сказав Г.Януль.

Г.Януль зазначив, що вказані авіаційні шоломи, які мають підвищений ударо– і шумозахист, забезпечать пілотам не тільки безпеку під час нестандартних ситуацій, а й можливість підтримувати необхідну якість зв'язку при різних рівнях шуму в кабіні вертольота.

У свою чергу, нашоломні прилади нічного бачення PNL 3 "Bielik" нададуть пілотам вертольотів можливість спостерігати земну поверхню під широким кутом поля зору без штучного освітлення. Це дозволить екіпажам пілотувати в режимах польоту на низькій висоті, виконувати зльоти, посадки, а також пошукові і патрульні операції в нічних умовах.

ДП "Конотопський авіаремонтний завод "Авіакон" – одне з провідних підприємств ДК "Укроборонпром" з ремонту та модернізації вертольотів сімейства "Мі".

Компанія PCO S.A. – провідне підприємство Республіки Польща з виробництва оптичних систем спостереження, систем управління вогнем, приладів нічного бачення і систем попередження про опромінення лазерним випромінюванням.

З ПРИБУТКОМ

АРТЕМ нарощує обсяги виробництва

Державна акціонерна холдингова компанія "Артем", яка входить до ДК "Укроборонпром", у 2013 році збільшила обсяги виробництва продукції у порівнянні з попереднім роком більш ніж у 7 разів.

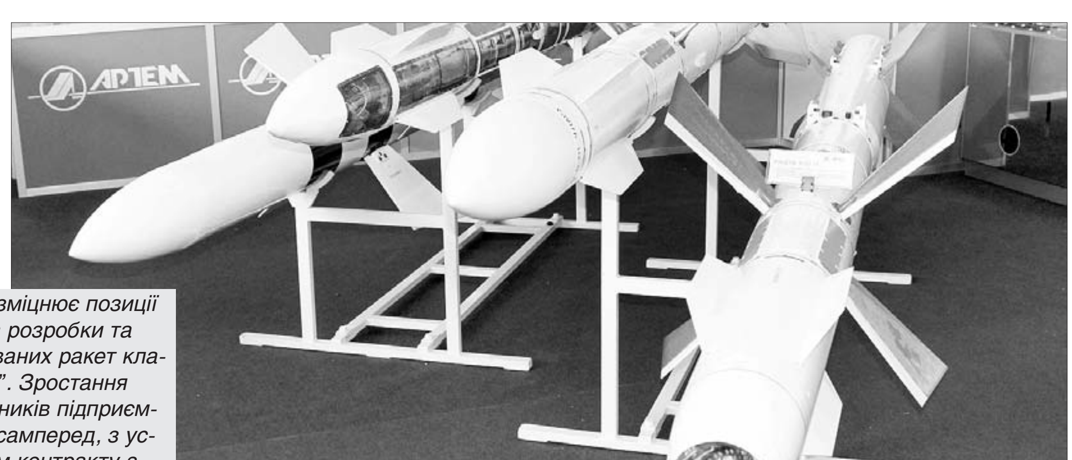
Про це заявив директор дивізіону високоточних озброєнь та боєприпасів ДК "Укроборонпром" Олег Коростельов. За його словами, обсяг виробленої продукції підприємства у 2013 році збільшився до 2,2 млрд гривень, в той час як у 2012 році складав 310 млн. гривень.

Обсяг реалізованої продукції у 2013 році склав 2,3 млрд гривень, що в 7 разів більше, ніж у попередньому році (323 млн гривень). При цьому експортовано продукції на суму 2,1 млрд гривень.

Чистий прибуток підприємства склав 52 млн гривень, що в 4,2 рази більше, ніж у 2012 році (12,4 млн гривень). Перерахування до бюджетів усіх рівнів збільшилися в 1,6 рази – до 118,7 млн гривень.



"ДАХК "Артем" зміцнює позиції на території СНД з розробки та виробництва керованих ракет класу "повітря-повітря". Зростання економічних показників підприємства пов'язано, насамперед, з успішним виконанням контракту з виробництва та постачання до Індії авіаційних керованих ракет", – наголосив О. Коростельов.



НА ПОЛЬОТАХ

У небі Прикарпаття – літаки-винищувачі

Незважаючи на складну внутрішньополітичну ситуацію в країні, військові авіатори Повітряних Сил Збройних Сил України продовжують займатись плановою бойовою підготовкою. 25 лютого на івано-франківському аеродромі відбулись планові польоти.



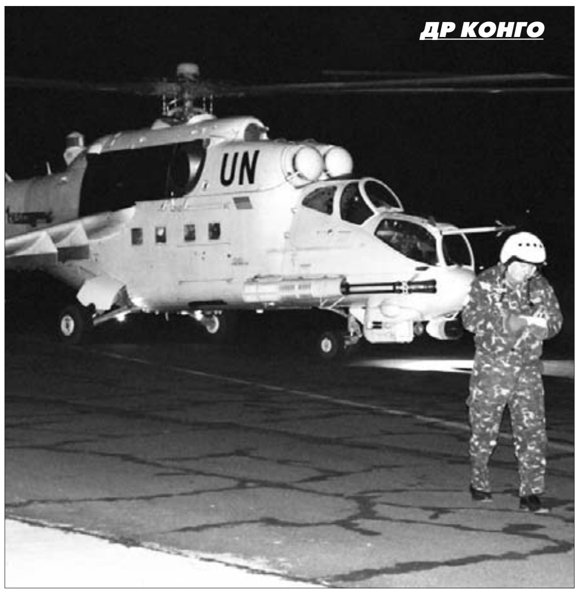
Перед особовим складом 114-ї бригади тактичної авіації стояв цілий ряд завдань, серед яких – відновлення та підтримання втрачених навичок в польотах на літаках МіГ-29 та Л-39, підготовка льотного складу за вправами курсу бофової підготовки винищувальної авіації та підготовка льотного складу як інструкторів.

За підсумками льотної зміни загальний наліт становить більше 21 години – польотну таблицю виконано у повному обсязі. Протягом цього дня військові пілоти значно вдосконалили свою льотну майстерність. Так, командир авіаційної ескадрильї майор Максим Фединський приступив до виконання вивізної програми як інструктор на літаку МіГ-29УБ. Його молодший колега, командир ланки майор Олександр Єнушевський, отримав допуск та здійснив свій перший тренувальний політ на групову злітаність у складі пари МіГ-29.

Днями у частині заплановано провести чергову льотну зміну.

Іван Бондарев.
м.Івано-Франківськ.

ДР КОНГО



Нічні польоти – не проблема

Вертолітники 18-го окремого вертолітного загону в інтенсивному робочому графіку продовжують успішно виконувати завдання Місії ООН зі стабілізації в Конго.

Відповідно до вимог ООН, льотчики щомісяця повинні виконувати нічні польоти. Загальний наліт мусить бути не менше 30 хвилин, а ще – два заходи на посадку.

– Цього місяця на нічні польоти були задіяні 8 льотчиків. Літали на вертольотах Мі-8 та Мі-24, – розповідає підполковник Кирило Захаров, заступник командира загону з льотної підготовки. – Для більшості офіцерів виконання цих вправ – звичний елемент бойової підготовки. За півроку досліду зльоту і посадки на майданчик обмежених розмірів та польотів в умовах високогір'я вистачає. Безперечно, у темну пору доби це робити складніше, але в ході тренувань наші вертолітники продемонстрували, що для них це не проблема. Вони – професіонали своєї справи.

Під час місії, повітряні судна національного контингенту виконують польоти з авіаційної розвідки, супроводу та підтримки наземних сил Місії, перевезення вантажу та пасажирів. Щоденно задіяні майже всі українські вертольоти.

Поряд із льотним складом у забезпеченні польотів брали участь військовослужбовці інженерно-авіаційної служби загону. Вони готували і контролювали справність авіаційної техніки. Офіцери та контрактники аеродромно-технічного забезпечення, парашутно-десантної, метеорологічної служби, зв'язківці – кожен з них доклав немало зусиль, аби нічні польоти пройшли успішно з дотриманням усіх необхідних вимог та заходів безпеки.

Загалом за льотну зміну було здійснено 15 польотів, а загальний наліт екіпажів вночі склав понад 4 години.

Слід додати, що з початку 3-ї ротації 18-го овз у Конго екіпажі здійснили 1364 вильоти із загальним нальотом майже 1600 годин (середній наліт на одного льотчика склав близько 100 годин). Всього було перевезено 4847 пасажирів та 379034 кілограми вантажу.

Анатолій Стельмах. ДР Конго.

НАШІ В ЛІБЕРІЇ

Співпраця триває...

Начальник штабу Місії ООН у Ліберії бригадний генерал Маурі Коскела відвідав базовий табір 56-го окремого вертолітного загону українського національного контингенту.



Посадовець зустрівся з особовим складом українського загону та ознайомився з їх життям та побутом. Крім того, бригадний генерал перевірив стан військової техніки, зокрема транспортних вертольотів Мі-8.

– Я переконався в тому, що українські вертолітники здатні виконати будь-які завдання в будь-якій точці країни, – повідомив начальник штабу місії. – Район виконання їх завдань – не лише територія Ліберії, а й повітряний простір західного Кот-д'Івуару. Впевнений, що класність та професіоналізм військовослужбовців вертолітного загону й надалі сприятиме якісній роботі з підтримки стабілізації миру та безпеки в цій Республіці.

В кінці зустрічі сторони подякували одна одній за плідну співпрацю та обмінялись подарунками.

Віктор Ануфрієв.
Фото автора.

ДЕМОНСТРАЦІЯ

Українські вертольоти найбільш захищені та універсальні

Вертолітний майданчик 18-го окремого вертолітного загону у ДР Конго відвідала комісія зі штаб-квартири ООН на чолі з спеціальним представником Генерального секретаря ООН у ДРК Мартіном Коблером.

До складу делегації увійшли члени П'ятого комітету ООН (з адміністративних та бюджетних питань), службовці та офіцери штабу Місії у зоні відповідальності загону.

Українські військові представили членам комісії вертоліт Мі-24 та його штатне авіаційне озброєння – гармату ГШ 2-30 та набої до неї, керовані та некеровані авіаційні ракети, підвісні блоки та баки для пального. Крім того, члени екіпажу розповіли про бойові та тактико-технічні характеристики повітряного судна. Особливу зацікавленість в гостей викликав броньований захист двигуна і основних агрегатів. За їх словами, Мі-24 один з найкраще захищених вертольотів Місії.

Також комісії був представлений гелікоптер Мі-8 в конфігурації MEDEVAC, який спроможний евакуйовувати поранених. Дане повітряне судно вразило гостей своєю універсальністю. Зокрема, екіпаж спроможний не лише виконувати транспортні функції – брати на борт до 22 пасажирів і 4 тонни вантажу, а й вести вогневе ураження авіаційними керованими і некерованими ракетами, підтримувати висадку десанту двома 7,62 мм кулеметами (ПК і ПКТ).



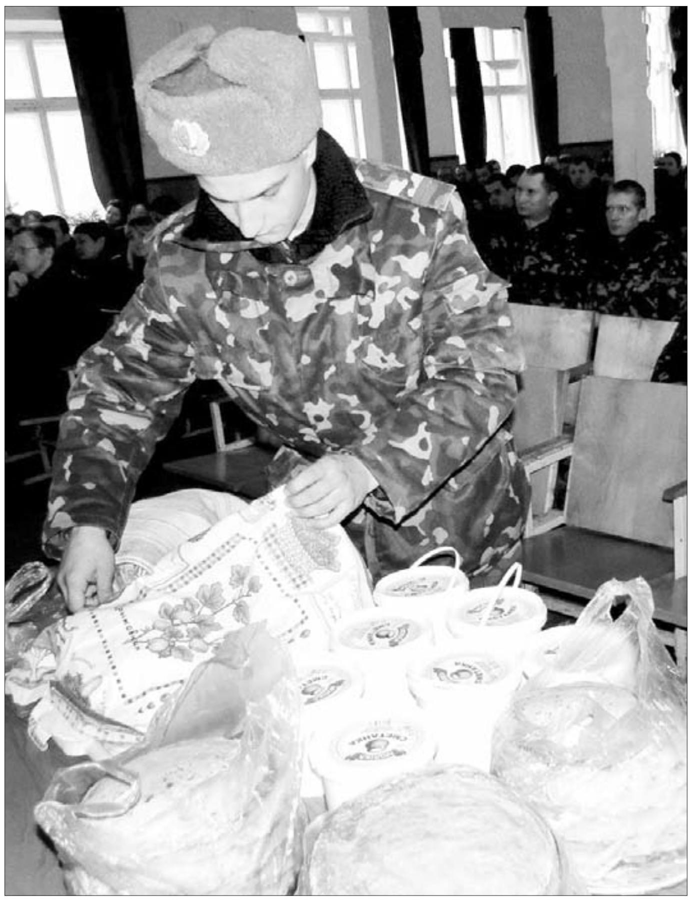
Для більшості членів комісії Мі-8 – добре знайомий гелікоптер, адже саме цим повітряним судном вони напередодні облітали з перевіркою багатонаціональні бази Саке, Кітчанга, Киванджа.

По завершенню офіційного огляду гості змогли у неформальній обстановці поспілкуватись з льотчиками загону, які розповіли про операції, у яких брали участь продемонстровані повітряні судна.

Анатолій Стельмах.
ДР Конго.

ТРАДИЦІЇ

Ракетники зустрічають весну млинцями



З нагоди свята Масляної до Євпаторійського зенітного ракетного полку Повітряних Сил Збройних Сил України завітали священнослужителі Свято-Миколаївського храму. Вони пригостили військовослужбовців млинцями – традиційною стравою Масляної, та благословили особовий склад на ратну працю.

Під час зустрічі з військовослужбовцями диякон Елісбар та клірик Свято-Миколаївського собору ієрей Дмитро Чкана розповіли про стародавні традиції святкування цього свята. Вони зазначили, що цей тиждень є важливим періодом в плані духовної підготовки до Великого посту. В цей час необхідно не тільки відмовитись від звичних страв, але й пройти духовне очищення, пробачити старі образи, знайти примирення не тільки з оточуючими, але і з собою.

Сергій Осипов. АР Крим.

ПРОФОРІЄНТАЦІЯ



До військовослужбовців з Білої Церкви завітала молодь з Фастова

В місті Біла Церква, на базі зенітного ракетного полку 8-го армійського корпусу, відбувся урок мужності зі старшокласниками навчальних закладів міста Фастова.

Спочатку молодь відвідала музей Бойової Слави військової частини. Згодом гості оглянули зразки військової техніки та озброєння. Під час перебування у військовій частині старшокласники ознайомилися також з умовами проживання військовослужбовців, отримали детальну інформацію про службу у ЗС України. Школярі із неприхованим інтересом цікавились особливостями проходження військової служби за контрактом, ділились враженнями, повними емоцій та захоплення від побаченого.

Ольга Медведєва. м.Біла Церква.

ВИХОВАННЯ

Патріотизм та героїзм очима юних донеччан

У зв’язку з жалобою в Україні на Донеччині було скасовано декілька заходів, запланованих до Дня захисника Вітчизни. Але фінал конкурсу “Нехай говорить пам’ять”, до якого школярі та ліцеїсти Донецька готувались протягом останніх двох місяців, аби вшанувати героїзм наших співвітчизників, у міському центрі молоді все ж відбувся.



До складу журі конкурсу увійшли керівництво Донецької міськради, ветерани та військовослужбовці Збройних Сил.

– Виховання у молоді глибокої поваги до військових ветеранів, служби Батьківщині в цілому – це, безумовно, пріоритетне завдання. Сьогодні ми надали можливість юнакам та дівчатам через театралізовані вистави, плакати, фото- і пісенні конкурси розповісти про своє особисте розуміння слів “патріот” і “громадянин”, – зауважила начальник управління у справах сім’ї, молоді та міжнародних зв’язків Донецької міської ради Ольга Цисельська.

Кращим у складанні твору на тему “Бойовий орден ветерана, який живе на нашій вулиці” було визнано учня школи №85 Кіровського району міста Донецька Єгора Подобного. Він розповів про свого батька, який з гідністю виконав свій військовий обов’язок в Афганістані.

Подарунками для переможців у всіх номінаціях були книжки, грамоти, професійні набори художника тощо. Але сльози вдячних матерів, сини яких не повернулись до своїх домівок з Афганістану, це – найцінніша винагорода для небайдужої молоді.

Також юні патріоти Донеччини відвідали музей бойової та трудової слави ЗОШ № 101 у Петровському районі Донецька. Там ветеран бойових дій в Афганістані, нагороджений орденом Червоної Зірки, один із засновників цього музею Андрій Бєліков у безпосередньому спілкуванні зі школярами розповів про те, що ратний подвиг часто має своє продовження у перемогах на виробництві та активній громадській позиції колишніх захисників.

Олександр Дейна. Донецьк.

ЗНАЙ НАШИХ

Курсанти ХУПСу – найкращі “мовознавці” Харківщини

Визначено переможців обласних етапів XIV Міжнародного конкурсу з української мови імені Петра Яцика.

Курсанти університету гідно виступили та показали високі результати. Солдат Марія Висоцька та солдат В’ячеслав Петренко зайняли II та III місця у конкурсі.

Вітаємо наших курсантів з відмінними результатами. Бажаємо міцного здоров’я, щастя, подальших перемог та здобутків у навчанні!



Іван Кравченко.

СОЦІАЛЬНИЙ АСПЕКТ

Житло для контрактників

Напередодні Дня захисника Вітчизни у Севастопольській бригаді тактичної авіації імені О. Покришкіна 60 військовослужбовців контрактної служби заселились у гуртожиток, який нещодавно введено в експлуатацію після переобладнання колишньої казарми.

Відзначимо, що по завершені робіт з ремонту іншого поверху будівлі ще кілька десятків військовослужбовців отримають місце для проживання.

Як повідомив командир авіаційної частини полковник Юлій Мамчур, який вручив підлеглим ключі від кімнат, перебудова казармених приміщень розпочалась у червні минулого року. Спільно з фахівцями Севастопольської КЕЧ (морської) проведено дефектацію споруди, оновлено дах, побудовані кімнатні блок-секції, сушка для одягу, кімната побутового обслуговування, кухня, санвузли, а також замінено систему опалення, електричну мережу і встановлені пластикові вікна. Кошти на закупівлю будівельних матеріалів перераховувались безпосередньо на поточні рахунки авіаз’єднання і Севастопольської КЕЧ.

Будівельні роботи велися і силами особового складу з числа військовослужбовців служби за контрактом з дотриманням техніки безпеки і охорони праці. Сьогодні другий поверх гуртожитку справляє приємне враження.

– Військовослужбовці, які залучалися до робіт старанно і відповідально поставились до ремонту, адже розуміли, що будують житло для себе і товаришів. Всі контрактники проживатимуть безкоштовно, – зазначив полковник Юлій Мамчур.

В день вручення ключів від кімнат у новоселів був піднесений настрій. Так, військовослужбовці роти аеродромно-технічного забезпечення водій-механік Павло Барба і тракторист Юрій Попов, які прийшли на службу лише чотири місяці тому, по-справжньому раділи завершенню першого етапу робіт. Відтепер вони мають службове житло.

– Тут багато чого зроблено нашими руками, робили все на совість. Відтепер служитиметься веселіше, – розповіли новосели.

За словами заступника командира з тилу підполковника Олександра Кустановича, оперативному фінансуванню будівництва сприяла і міська влада Севастополя, зокрема міський голова Володимир Яцуба. Крім того, командування авіаційної частини вдячне і Державній казначейській службі України міста-героя за допомогу у реалізації фінансових зобов’язань перед постачальниками будівельних матеріалів.

Олексій Храмов.



Берегиня офіцерської династії Лазарєвих

Ой як непросто іноді описати та подати характер, індивідуальність та професійні якості респондента, коли того вимагає тематика редакційного завдання... Адже у більшості випадків спілкуєшся з людьми малознайомими, не завжди розкутими та комунікабельними. І беззаперечною перемогою справжнього майстра пера вважається не сумарна кількість друкованих знаків, що визначають повноту та якість матеріалу, а саме розкриття глибини внутрішнього світу співрозмовника, його неповторність та унікальність. А чи спрощує мету публікації, коли пишеш не просто про людину близьку та рідну, а й про невід’ємну частку самого себе, – про свою дружину?



Чуйна, ніжна, хазяйновита, мудра, відкрита… Це – лише деякі з рис характеру, які лежать у сутності її імені – Лариса, що з давньогрецької означає “чайка”. Поєднання стихій води, повітря і земної тверді вона ототожнила у своєму головному призначенні у житті – бути дружиною офіцера. Такою вона є вже без малого тридцять два роки нашого спільного життя: тернистого і непростого, але забарвленого не тільки сірою буденністю, а і його яскравими фарбами, що наповнюють світ добром, щастям та гармонією.

Що робить людину по-справжньому щасливою? Є багато думок з цього приводу. І кожна має право на існування. Статки, улюблена робота, взаєморозуміння з оточуючим світом, самодостатність – усього й не перелічити. Але гортаючи сторінки свого життя, я прийшов до розуміння того, що секрет моїх успіхів та досягнень знаходиться у нерозривному зв’язку з тим сімейним затишком та теплом, який створила для мене моя дружина. З тією силою життєвого оптимізму, яку вона черпає з глибин природної жіночої суті, поєднавши терпіння з вимогливістю, м’якість характеру з залізною логікою суджень, щирість і внутрішню чистоту з намаганням сприймати оточуючих такими, які вони є. А головне – подарувавши мені і виховавши двох синів – офіцерів, які і сьогодні на рубежі своїх без малого тридцяти років кличуть її ласкаво “наш мамчик”. Вона не дуже полюбляє художню літературу, але є дуже цікавим співрозмовником в усіх сферах кінематографії і шанувальницею театрального мистецтва. Відсутність музичного виховання природа компенсувала її чудовим мелодійним голосом та слухом. Родзинкою усіх сімейних та дружніх свят є виконання під акомпанемент гітари нашим сімейним дуетом ліричних та народних пісень. Не маючи хисту до “зіркових” кулінарних телепроектів, вона з легкістю дасть усім їхнім учасникам фору своїм талантом творити справжні смачні дива та різноманіття із найпростіших продуктів. Вона така звичайна і така неповторна, і вже через це книгу нашого сімейного буття ми обидва перечитуємо з цікавістю і продовжуємо наповнювати її новими сторінками. Починаючи з того самого незабутнього дня нашого першого знайомства – 27 квітня 1982 року…

Ставши зі мною до строю і у прямому, і у переносному значенні (у рік нашого одруження вона теж одягнула військову форму), Лариса ніколи не скаржилась на труднощі, прекрасно розуміючи, що їх левова частка припадає на мене. Питання “коли ти повернешся додому” взагалі не існувало. Так, як і не стояло питання зміни місця служби. І хоча у дальній авіації переїзди до нових гарнізонів були не такими частими, як у інших родах військ, тим не менше ми теж пройшли цей іспит на міцність. Це значно сприяло і перевірці наших почуттів, і вихованню рис характеру наших синів, які змалку були привчені мамою до порядку, акуратності, відповідальності. Вона була не просто вихователькою, вона стала для дітей символом жіночості, материнської ласки, справжнім прикладом для наслідування. Може, і через це я бачу в дружині нашого старшого сина Сашка – Олечці так багато спільного з Ларисою. Адже не дарма кажуть, що люблячі сини обирають дружину, схожу на маму. А вона гідна того, щоб на неї бути схожою. Вже хоча б через те, що Лариса робить світ кращим і досконалішим силою своєї жіночості та доброти. І я, започаткувавши династію військових, вдячний своїй дружині за те, що і її слово стало вирішальним у життєвому виборі наших синів, які обрали нелегку кар’єру захисника Вітчизни. І навіть первісток онук Артем порадував усю нашу родину своїм народженням саме у день Збройних Сил України – 6 грудня 2006 року…

Ось така вона, моя зірка. І у житті, і на погонах, і на небі…

Володимир Лазарєв.
м.Полтава.
Фото автора.

МАЙБУТНЄ АРМІЇ

Триває відбір кандидатів військових вишів

У військових комісаріатах Житомирщини – у розпалі робота з відбору найбільш гідних та підготовлених юнаків до вступу до військово-навчальних закладів. Станом на сьогодні стати курсантами виявило бажання 34 особи.





Як зазначив заступник військового комісара з виховної роботи Житомирського обласного військового комісаріату полковник Олександр Рець, краще робота поставлена в Житомирському, Новоград-Волинсько-Червоноармійському, Бердичівському ОМВК та Чуднівсько-Любарському ОРВК.

На його думку, позитивний результат досягається завдяки тісній взаємодії військових комісаріатів з органами місцевої влади, органами освіти, ветеранськими організаціями, комісіями у справах молоді та спорту, викладачами предмету “Захист Вітчизни” шкіл, коледжів області, організованим зустрічам юнаків з курсантами, викладачами військових навчальних закладів, військовослужбовцями тощо. Значний вплив на формування позитивного іміджу Збройних Сил України серед підростаючого покоління мають і 18 молодіжних військово-патріотичних клубів та об’єднань. Це, зокрема, “Школа юного десантника”, “Патріот”, “Танкіст”, “Прикордонник” та інші.

– За 26 років існування “Школи юного десантника” понад 2500 її вихованців пройшли військову службу, 300 осіб стали професійними військовими або проходять службу в правоохоронних органах, – розповідає полковник Олександр Рець. – Ми маємо лідируюче командне місце у всеукраїнських дитячо-молодіжних змаганнях “Зірниця”. Позитивний досвід узагальнено в Овруцькій ЗОШ №1, де ведеться значна краєзнавча робота з героїко-патріотичного виховання на базі шкільного музею ім. Яна Налепки-Репкіна. Не можна не згадати і про гімназію ім. Лесі Українки, що в місті Новограді-Волинському, де працює патріотичний клуб “Пошук”, започаткований ветераном праці, колишнім вчителем гімназії, почесним пошуковцем України Ж.Василенком. На основі зібраних матеріалів члени клубу видали 4 збірки: “Юні месники рідного краю”, “Тих грізних днів свідки живі”, “Молодість, опалена війною”, “Месники поліського краю”. Усі заходи військово-патріотичного спрямування допомагають підготовці юнаків до виконання свого громадського обов’язку – захисту Вітчизни, підвищенню престижу військової служби.



Варто додати, що вихованню почуття патріотизму в учнівської молоді сприяла участь у всеукраїнській експедиції “Моя Батьківщина – Україна”, яка стала поштовхом до пізнання історичної правди. Важливими напрямками роботи став розвиток козацького краєзнавства, який передбачав створення наукових груп та пошукових загонів, що не просто вивчали події та імена, а зосередили увагу на подвижницькій діяльності, доброчинності, високій духовній культурі та військовому мистецтві козацтва тощо.

Руслан Лінник.

ПРОФЕСІОНАЛИ

Протиповітряна оборона десантників

Хто ці хлопці у першу чергу – десантники чи вартові неба? Однозначної відповіді вони дати не можуть. Більшість звичайних бійців зенітної ракетно-артилерійської батареї мріяли насамперед про кар'єру в крилатій піхоті. А командири підрозділу – про службу в підрозділах протиповітряної оборони. Однак випадкових людей тут нема. Всі опинились в цій батареї аеромобільної бригади за покликом душі.

Очолює зенітну ракетно-артилерійську батарею старший лейтенант Артем Бережний, випускник Харківського університету Повітряних Сил 2011 року. Навчався за спеціальністю "Протиповітряна оборона сухопутних військ". Наприкінці навчання вирішив – піду служити лише у високомобільні десантні війська.

– Сам я родом з Харківщини, – розповідає Артем, – міг обрати місце служби ближче до рідної домівки. Але мріяв про службу в десанті. Розподіл на перші офіцерські посади у нас відбувався за допомогою рейтингової системи. З оцінок кожного курсанта складався його особистий рейтинг. У кого він вищий, той першим обирає місце служби. Із 37 випускників я був восьмий. І вибір у мене був доволі широкий. Та я відразу запитав комісію про аеромобільні полки. Сказали, що можуть запропонувати лише 80-й окремий аеромобільний полк у Львові. Я без вагань погодився. Жодного разу про свій вибір не пошкодував. Вже через вісім місяців служби на посаді командира взводу мені запропонували очолити батарею. Я мріяв про стрибки. Зараз щороку виконую їх не менше п'яти.

Підрозділ старшого лейтенанта Артема Бережного – це два зенітних ракетних взводи, озброєних переносними зенітно-ракетними комплексами "Ігла 1", та один зенітно-артилерійський взвод, озброєний зенітними установками ЗУ-23-2. "Ігла 1" стріляє ракетою вагою 10 кг з уламково-фугасною бойовою частиною. Вона здатна знищити повітряні цілі, що рухаються зі швидкістю до 400 м/с на висотах від 10 до 3500 метрів на відстані до пяти кілометрів. ЗУ-23-2 стріляє 190-грамовими снарядами на відстань до двох з половиною кілометрів і на висоту до півтора кілометри. Головне завдання батареї – прикриття від ударів з повітря командного пункту бригади, батальйонних тактичних груп тощо. Всі військовослужбовці у складі бойових обслуг – професіонали, запевняє командир батареї.

– Після того, як новий боєць потрапляє в наш підрозділ, відразу розпочинається його інтенсивна підготовка, – розповідає старший лейтенант Бережний, – чотири місяці триває загальновійськова підготовка. Боєць опановує всі основні військові дисципліни і стає десантником. Наступні чотири місяці триває інтенсивна підготовка, в яку входять предмети за спеціальністю. Десантник стає фахівцем протиповітряної оборони. Опановує теорію та матеріальну частину – зенітну установку або ПЗРК. Відбуваються бойові стрільби. Кожний номер бойової обслуги вдосконалює свої практичні навички. Наприклад, склад бойової обслуги ЗУ-23-2 – пять військовослужбовців. Далекомірник вимірює дальність до цілі, її швидкість, обраховує всі параметри стрільби і видає їх командиру відділення та стріляючому, який безпосередньо наводить спарені автомати на ціль. Два заряджаючих – лівий і правий, які заряджають автомати і подають короби з боєприпасами. В кожного номера обслуги мають бути добре розвинуті певні навички. Далекомірник – це математик. Заряджаючі – це бійці з надзвичайною фізичною силою і спритністю. Короб з боєприпасами важить 50 кілограмів. Заряджаючі мають дуже швидко виконувати їх заміну. До складу бойової обслуги ПЗРК "Ігла 1" входить троє військовослужбовців: командир відділення, стрілець-навідник та водій. Від навичок кожного та злагодженості дій обслуги в цілому залежить успіх справи. Зважаючи на те, наскільки різними якостями мають володіти військовослужбовці, ми й плануємо їхню підготовку. Шаблонів в цій справі не існує. Ми виходимо з таких міркувань – неможливо зробити математика силачем, а силача – математиком. Також важливо прищепити кожному бійцеві психологічну стійкість. Він не повинен боятись цілі, яку намагається знищити. Та й власної ракети також. Перші стрільби можна назвати непростими. А далі вже номери бойової обслуги діють впевненіше і впевненіше. Після одиночної підготовки починається злагодження відділень, взводів, а потім і всієї батареї.

– Це дуже відповідальний етап, – пояснює Артем, – всі наші сили й засоби не стоять в бою на одному майданчику під наглядом командира батареї. Вони можуть розташовуватись за десятки кілометрів один від одного в бойових порядках бригади. І тут важлива справа для командирів – ефективно ними керувати. Найпростіший приклад: летить три цілі, в розпорядженні командира взводу три відділення. За лічені миті вони повинні знищити всі три цілі, а не всі троє – одну. Для цього й проводиться бойове злагодження. Командир батареї, командири взводів і відділень мають бездоганно вести радіообмін, займати вигідні позиції, вміти використовувати чимало інших прийомів у протиповітряному бою.



– У командира батареї є чимало можливостей для того, аби успішно розпочати і завершити бій, – веде далі старший лейтенант Артем Бережний, – наші відділення надзвичайно мобільні, вони можуть переміщатися на штатних автомобілях ГАЗ-66. Командир має вміти ефективно використовувати пости повітряного спостереження, организовувати розвідку. А ще наші зенітники можуть виконати марш з двома ракетами і зайняти найнесподіваніше місце для засідки та ураження цілі. Також зенітно-ракетне відділення може й виконувати десантування зі своїми ПЗРК. Тож від рішень командира батареї залежить чимало. В університеті я п'ять років опановував премудрості фахівці протиповітряної оборони. Та вже під час служби в бригаді переконався: щоб стати професіоналом, треба багато працювати. Це нашому колективу вдається. Приблизно чотири місяці на рік ми перебуваємо на полігонах. Тут виконуємо стрільбу по мішенях, які імітують політ вертольота та літака. Враховуючи, що в підрозділі вже давно служать лише контрактники, я можу сміливо стверджувати: "Наша батарея – колектив професіоналів".

Владислав Назаркевич. "Крила України". Фото автора.

У СТИЛІ РЕТРО

Майор запасу колекціонує "машини часу"



Автомобілі давно заполонили увесь світ. Одні з них є розкішними, інші – простими. Та є й такі, що стали частинкою епохи, увібрали в себе чужі життя, пройшли через війни... І хоч для їзди ретро-екземпляри часто є непридатними, та для історії вони надзвичайно цінні.

Душу й кошти вкладає у колекціонування раритетних автомобілів 48-річний офіцер Василь Лобода. Наразі у особистій колекції майора у відставці – сорок таких авто.

– Родом я із Прилук Чернігівської області, закінчив Томське вище командне училище зв'язку. Згодом служив у Вінниці, у полку з'язку. Після звільнення зі Збройних Сил почав займатись підприємницькою діяльністю. Саме тоді з'явилась можливість колекціонувати автомобілі. У 2007 році вдалось об'єднати таких самих фанатів ретро-автомобілів, як і я. Була створена громадська організація "Шанувальники ретро, реплікарних та спортивних автомобілів Вінниччини". Ми об'єднали усіх вінничан, що мають ретро автомобілі, або вважають, що вони мають ретро автомобілі, або просто хочуть придбати ретро-автомобіль. Майже щороку наша організація бере участь у різноманітних виставках і парадах. Бувають замовлення на театралізовані дійства, паради, навіть участь у кінозйомках.

Василь Васильович зізнається, що автомобілі завжди викликали у нього цікавість. Чоловік захопився автівками ще в ранньому дитинстві. Каже, у всьому винна генетика. Адже його батько був шофером. Коли Василь був маленьким, батько навчив його управляти автомобілем і іноді давав трохи порулювати у безпечних місцях. А для того, щоб хлопчик діставав до керма, він сідав на подушку.

– Мабуть, це природньо, що жінки цікавляться прикрасами і посудом, а чоловіки – автомобілями і зброєю, – жартує Василь Васильович. – Приємно, що дружина ставиться до хоббі цілком позитивно. Тим більше, це не просто купівля недешевих авто, а інтерес до історії, спроба зберегти раритетні речі. Ретро-автомобілі – це наша історія. Коли починаєш їх реставрувати чи колекціонувати, торкаєшся історії.

Процес реставрації – зовсім не швидкий, іноді він займає кілька років, каже чоловік.

– Реставрація часто впирається у величезні витрати, окрім того, не завжди є в доступі потрібні запчастини. Перший мій ретро-автомобіль ще і досі є не відреставрованим. Це – Москвич М400Б. Їх усього було випущено не більше сотні екземплярів. Стільки років вже пройшло, а він і досі ще не відновлений. Придбав я його у приватної особи, купував із умовою, що чоловік допоможе із реставрацією. Досі такої можливості у нього не з'явилося, тому процес загальмувався.

Про матеріальний бік захоплення, Василь Васильович говорить неохоче. Каже, що розмови про гроші вбивають усю ідею. Тим паче прибутку від свого захоплення чоловік не має. Та все ж він зізнається, що дане хобі – дуже не дешеве та окрім активності, потребує ще і чималих коштів.

– Ситуація ускладнюється повною відсутністю підтримки, – пояснює офіцер. – Все відбувається під опікою таких, як я, шанувальників ретро. Такі машини беруть участь у парадах, виставках. Люди збираються, показують свої автомобілі. Ми брали участь не лише у всеукраїнських, а і у міжнародних виставках, зокрема у SIA. Нас запрошують кожного року на цікаві заходи, та все впирається в бюджет. Дорого не стільки взяти участь у заході, скільки транспортувати автомобіль до потрібної точки. Виставка проходить 5 днів, потрібно зробити заявку, проплатити за місце, довести авто, а для цього знадобиться евакуатор чи автовоз. Хоча ми завжди не просто беремо участь у виставці, а і піднімаємо престиж міста і області, розміщуємо табличку "Вінниця" поблизу моделі. Члени нашої організації долучались до організації музею Великої Вітчизняної війни на станції Вервольф у Стрижавці.

Зараз спеціального ангара для зберігання унікальних автівок у Василя Васильовича немає, деякі ретро-машини зберігаються просто під відкритим небом.

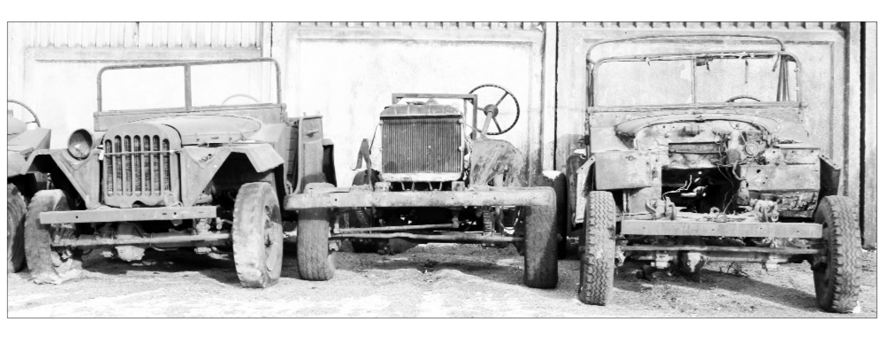
– Із 40 авто, що є у моїй колекції, – деякі є зробленими, деякі – ні. Зберігаються машини у різних місцях, поки що можливості об'єднати їх немає. Звісно, є бажання, якщо буде підтримка влади чи приватних персон, зробити музей ретро-автомобілів Вінниці. Таких музеїв не так багато – в Донецьку є, Кіровограді, Дніпропетровську.

У цього хобі багато поціновувачів. Та можливість створити власну колекцію є далеко не у всіх. Хоча ретро-автомобіль не обов'язково коштує шалених грошей. Можна знайти рідкісний екземпляр і у старенькому сільському гаражі. Іноді таке авто можуть віддати навіть зовсім безкоштовно. Хоча бувають і протилежні ситуації, коли цікавий екземпляр доводиться транспортувати із-за кордону.

– Найчастіше колекція поповнюється завдяки знайомствам із фанатами цієї справи під час виставок, – ділиться секретами майор у відставці. – Спілкуєшся із любителями автівок, коли вони чують про екземпляр, що може тебе зацікавити, телефонують. Окрім того, в інтернеті і газетах є рубрики із ретро-автомобілями, які я часто переглядаю.

Хоч колекціонує Василь виключно вітчизняні авто, у житті він лише на іномарках.

Чоловік пояснює, що у раритетних автомобілів інше призначення. Свої автівки Василь ніяк спеціально не рекламує, каже, робить усе виключно для себе. А відсутність приміщення не дозволяє робити демонстрації. Тому офіцер звертається до керівництва Збройних Сил по можливості допомогти із критим ангаром для зберігання техніки. Адже під відкритим небом автівки псуються.



5 березня 15-ту річницю з дня формування відзначає Служба

15 років на варті

Служба реєстрації та сертифікації державних повітряних суден України є уповноваженим органом в державі, що виконує завдання в інтересах авіації усіх видів Збройних Сил України, авіації Міністерства внутрішніх справ України, авіації Державної служби України з надзвичайних ситуацій та авіації Державної прикордонної служби України.

Підставою для створення став наказ Міністра оборони України від 2 грудня 1998 року № 435, згідно із яким у складі озброєння Головного командування Військово-Повітряних Сил України з'явилась Служба реєстрації державних повітряних суден України.

Поява Служби стала не тільки виконанням рішення вищезазначеного документа, а й вимогою часу, зокрема, у зв'язку зі вступом України до міжнародних авіаційних структур та організацій. Адже відповідно до вимог SARPS ICAO (стандартів та рекомендацій Організації Міжнародної цивільної авіації) "держави, що є членами ICAO, повинні побудувати свою організацію з льотної придатності, яка буде займатися видачею та продовженням строку дії посвідчень про придатність до польотів повітряних суден національного реєстру".



Відпрацювання проекту наказу Міністра оборони України "Про затвердження Положення про порядок реєстрації державних повітряних суден України й Положення про порядок перевірки стану льотної придатності державних повітряних суден України та про видачу і припинення чинності посвідчень про придатність до польотів" та створення Служби реєстрації державних повітряних суден України



було доручено заступнику начальника штабу озброєння Головного командування Військово-Повітряних Сил України полковнику А.Костюкову.

Початком безпосередньо формування Служби реєстрації державних повітряних суден України стало 5 березня 1999 року. Саме тоді до лав нової структури були прикомандировані, а в подальшому призначені на посади начальника Служби полковник О.Супрунець (зараз начальник інженерно-технічного комплексу авіакомпанії "Рось Авіа"), інженера відділення реєстрації – майор П.Весельський, старшого інженера-інспектора – майор І.Оленюк, юрисконсульта – І.Харісова та інженера-програміста – Л.Рожкова.

Пізніше, протягом травня-червня 1999 року, були призначені на посади інженера-інспектора М.Плебанський, начальника інспекції – заступника начальника Служби полковник В.Хлібович, начальника відділення реєстрації підполковник І.Тарнавський (у подальшому – начальник Служби з 2001 по 2005 роки), інженера-інспектора – майор Г.Януль (зараз – начальник управління підприємств авіаційної промисловості департаменту виробництва Державного концерну "Укроборонпром").

Всі ці люди стали першопрохідцями у зовсім новій та не легкій справі. Одночасно з реєстрацією повітряних суден усіх силових відомств, видачею Реєстраційних посвідчень, розглядом документів на отримання Посвідчень про придатність до польотів доводилось створювати законодавчу базу нормативно-технічних документів та ресурсних показників авіаційної техніки.

Також, у свій час, значний внесок у становлення та розвиток Служби внесли полковник Ю.Кононов (начальник служби з 2005 по 2013 рік), підполковник М.Стороженко (зараз – заступник начальника відділу реєстрації та сертифікації державних повітряних суден Управління регулювання діяльності державної авіації України), підполковник Б.Бондарчук (зараз – старший інженер відділу експлуатації літаків, вертольотів і двигунів управління головного інженера авіації ПС ЗС України), підполковник І.Колесніков (зараз – провідний інженер Державного підприєм-



Склад Служби реєстрації державних повітряних суден України 1999 р.

Заступник командувача з логістики – начальник логістики Командування ПС ЗС України генерал-лейтенант Володимир Шатов:

– На сьогодні в реєстрі державних повітряних суден України зареєстровано понад 30 типів повітряних суден 6-ти суб'єктів державної авіації. І вже протягом 15 років Служба реєстрації та сертифікації державних повітряних суден України виконує роль, свого роду, "посередника" між ними і стоїть на сторожі законності експлуатації державних повітряних суден України. Представники цієї структури користуються заслуженим авторитетом у колективах експлуатуючих організацій, передають їм свій багатий досвід в питаннях експлуатації та сертифікації державних повітряних суден. Бажаю колективу служби, усім офіцерам і працівникам ЗС України, які були першопрохідниками у новій справі, міцного здоров'я та нових звершень на благо нашої Батьківщини.

Головний інженер армійської авіації Сухопутних військ ЗС України (заступник командира 56-го овз з ІАС) полковник Сергій Мороз:

– Армійська авіація СВ ЗС України тісно співпрацює зі Службою реєстрації та сертифікації державних повітряних суден України з дня її створення. Спеціалісти Служби оперативно вирішують питання оформлення спеціальних сертифікатів льотної придатності для льотних випробувань повітряних суден, які плануються для виконання миротворчих місій після ремонту на авіаційно-ремонтних заводах, перереєстрації та сертифікації повітряних суден безпосередньо перед їх відправкою для виконання поставлених завдань. Також важлива допомога надається представниками служби безпосередньо авіаційним частинам армійської авіації, які дислокуються в Україні, під час планових перевірок стану льотної придатності повітряних суден. Передаю слова подяки колективу Служби реєстрації та сертифікації державних повітряних суден України та сподіваюся на подальшу плідну співпрацю.

Головний інженер авіації Державної прикордонної служби України полковник Богдан Горба:

– Колектив служби належить до когорти досвідчених авіаційних спеціалістів із багатим професійним і особистим досвідом. Вони вносять неоціненний вклад у формування цілісного комплексу підтримання льотної придатності державних повітряних суден, як значної і вкрай важливої частини забезпечення безпеки польотів усієї державної авіації. Завдяки цьому, після прийняття на озброєння Держприкордонслужби України легких патрульних літаків DA 42M-NG, ми змогли у стислі терміни отримати сертифікати льотної придатності та приступити на цій техніці до високоефективного виконання завдань із забезпечення недоторканості рубежів нашої держави.

реєстрації та сертифікації державних повітряних суден України

безпеки польотів!







ства “Антонов”), підполковник А.Цісар, майор І.Прокоф’єв (зараз – заступник головного інженера Державного підприємства “МіГремонт”), працівники Збройних Сил України Т.Пеліна та Ю.Томілкін.

Сьогодні в складі Служби реєстрації та сертифікації державних повітряних суден України, яка за наказом Міністра оборони України № 63 від 07.02.2012 була заново сформована в Командуванні Повітряних Сил, справу своїх попередників з гідністю продовжують начальник Служби полковник Є.Ільюк, старший інженер-інспектор підполковник А.Коцюруба, провідні спеціалісти полковник запасу С.Зайцев та підполковник у відставці М.Плебанський.

За 15 років існування Служби її особовим складом виконано цілу низку важливих завдань:

– створений та постійно ведеться Реєстр державних повітряних суден України;

– розглянуто документів на реєстрацію (перереєстрацію) більше 5500 державних повітряних суден;

– видано 4392 посвідчення про придатність до польотів державних повітряних суден та 300 сертифікатів льотної придатності державних повітряних суден, 965 особливих посвідчень про придатність до польотів державних повітряних суден та 70 спеціальних сертифікатів льотної придатності державних повітряних суден, 66 посвідчень про надання адрес повітряного судна державним повітряним суднам, 14 спеціальних експлуатаційних положень для надання дозволів державним повітряним суднам на перевезення небезпечних вантажів та 1486 свідоцтв про виключення повітряних суден із реєстру державних повітряних суден України;

– виконано 180 перевірок ходу реєстрації та стану льотної придатності повітряних суден в експлуатуючих організаціях (у тому числі в 56-му окремому вертолітному загоні Місії ООН у Республіці Ліберія), де за порушення в організації експлуатації повітряних суден, невідповідності їх технічного стану припинено чинність Посвідчень про придатність до польотів (сертифікатів льотної придатності) державного повітряного судна на 20 відсотків від кількості перевірених повітряних суден;

– забезпечено постійний контроль за використанням повітряного простору України тільки повітряними суднами, зареєстрованими у Реєстрі державних повітряних суден України та такими, що мають документи про їх придатність до польотів.



Склад Служби реєстрації державних повітряних суден України 2014 р.

Разом із представниками Служби реєстрації та сертифікації державних повітряних суден України в проведенні інспекторських перевірок льотної придатності державних повітряних суден беруть участь комісії експлуатуючих організацій. Кращими сьогодні за професійним рівнем є експлуатуючі організації, де заступниками командирів з інженерно-авіаційної служби (з озброєння) – начальниками інженерно-авіаційної служби (озброєння) підполковник О.Братусь та підполковник В.Калиниченко (авіація ПС ЗС), підполковник Р.Рожков (армійська авіація Сухопутних військ ЗС), підполковник В.Ушкалов (морська авіація ВМС ЗС), підполковник А.Масло (авіація МВС України), полковник запасу В.Бабак (авіація Державної служби України з надзвичайних ситуацій).

Висловлюють слова подяки за плідну співпрацю працівники Служби таким Державним підприємствам України, як “Запорізький державний авіаційний ремонтний завод “МіГремонт”, “Львівський державний авіаційно-ремонтний завод” та інженерно-авіаційним службам авіаційних частин авіації Державної прикордонної служби України (головний інженер авіації полковник Горба Б.В., заступники командирів з інженерно-авіаційної служби – начальники інженерно-авіаційної служби підполковник Устиченко Р.В. та майор Гордей В.М.).

Діяльність Служби реєстрації та сертифікації державних повітряних суден України повністю підтвердила необхідність та своєчасність її створення, а її особовий склад з честю виконує військовий обов’язок, демонструє вірність Військовій присязі, високий професіоналізм та наполегливість у виконанні поставлених завдань.

На теперішній час у Міністерстві оборони України створено Управління регулювання діяльності державної авіації України, якому невдовзі будуть передані повноваження Служби реєстрації та сертифікації державних повітряних суден України.

Владислав Дем’яненко. “Крила України”.

Заступник командира з озброєння – начальник озброєння бригади морської авіації ВМС ЗС України підполковник Віталій Ушкалов:

– Створення служби стало вимогою часу. Адже 15 років тому морська авіація не в повній мірі отримувала від ВПС України нормативно-технічну документацію з питань експлуатації авіаційної техніки. Представники даної структури під час неодноразових перевірок стану льотної придатності повітряних суден морської авіації надавали всебічну допомогу в отриманні необхідної документації, яка видавалась головним інженером авіації ПС ЗС України. Окрім цього, Служба вирішувала питання щодо законності експлуатації повітряних суден, що особливо важливо в умовах підвищення кількості справних повітряних суден. Виражаю впевненість в тому, що тісна співпраця між морською авіацією і Службою реєстрації та сертифікації державних повітряних суден України буде тривати і в майбутньому. Бажаю колективу служби успіхів у вирішенні проблемних питань, які зустрічаються на їхньому шляху.

Начальник авіації Головного управління внутрішніх військ МВС України полковник Віктор Сліпченко:

– Насамперед щиро вітаю нинішній колектив та ветеранів служби з нагоди 15-ї річниці з дня її створення. Із самого початку формування особовий склад служби з честю виконує свій обов’язок, демонструючи високий професіоналізм, готовність принести максимальну користь та допомогу авіаційним частинам державної авіації при виконанні ними своїх службових завдань. Повага до людської гідності, безпека та законність при експлуатації повітряних суден стали головним орієнтиром у службовій діяльності Вашої служби. Бажаю усім Вам сили й наснаги в усіх Ваших справах і звершеннях в ім’я її Величності – Авіації, нехай Ваші серця зігріває тепло людської подяки за добру, необхідну та нелегку справу, яку Ви робите.

Головний інженер управління авіації ДСНС України Сергій Кондратенко:

– Спеціальний авіаційний загін ДСНС України плідно співпрацює зі Службою реєстрації та сертифікації державних повітряних суден України вже багато років. Значну допомогу працівники служби надали у вирішенні питань реєстрації та експлуатації нових типів повітряних суден Ан-32П (у 2008 році) та МВВ ВК-117С-2 (у 2009 році). Службою тричі, у 2005, 2008 та 2012 роках, проводилась перевірка стану льотної придатності повітряних суден САЗ. Спеціалісти служби постійно надають навчально-методичну та практичну допомогу в питаннях законності експлуатації повітряних суден, в найкоротші терміни розглядають документи щодо отримання реєстраційних посвідчень та сертифікатів льотної придатності повітряних суден.

ТЕСТИ

Китай розпочав випробування J-20



Китайська авіабудівельна корпорація Chengdu приступила до наземних випробувань зміненого прототипу перспективного винищувача J-20 з бортовим номером "2011". Про це повідомляє Jane's. Поки що лытак виконує швидкісні пробіжки злітно-посадковою смугою з відривом передньої стійки шасі та гальмуванням за допомогою парашутів. Імовірно, цей прототип після проведення льотних випробувань буде переданий Повітряним силам Народно-визвольної армії Китаю для проведення державних випробувань.

Як відзначає агентство, прототип що проходить випробування, імовірно, максимально відповідає вимогам до літаків такого типу і є максимально близьким до серійної версії. У числі найбільш помітних змін у порівнянні з попередніми зразками J-20 змінена конструкція повітрязабірників, геометрія килів та абриси люків шасі й бомбовідсіку. Скоріше за все ці зміни дозволили підвищити малопомітність літака. J-20 також одержав ліхтар кабіни пілота оновленої конструкції.

На прототипі нова електронна система прицілювання розташована під носовою частиною за радіолокаційною станцією. Літак одержав інфрачервоні сенсори. Експерти також сходяться у тому, щона J-20 буде реалізована електронно-оптична й інфрачервона система виявлення й захоплення цілей і попередження, аналогічна тій, що встановлена на американських винищувачах F-35 Lightning II. Інші подробиці про прототип J-20, що проходить наземні випробування, поки невідомі.

Винищувач J-20 побудований за аеродинамічною схемою "качка" із високорозташованим трикутним у плані крилом, сполученим із фюзеляжем. Цільноповоротні килі мають великий кут відхилення від поздовжньої осі.

Технічні характеристики J-20 офіційно не розкриваються. Льотні випробування китайського винищувача проводяться із січня 2011 року, коли відбувся його перший політ. До кінця 2013 року у випробуваннях брали участь два прототипи з бортовими номерами "2001" і "2002".

У середині листопада 2013 року повідомлялося, що Китай провів з Росією попередні переговори про можливості спільної розробки нових двигунів для винищувача J-20, прототипи якого поки виконують польоти за допомогою російських АЛ-31Ф або АЛ-41Ф, а також китайських WS-10A.

НА ОЗБРОЄННЯ

Туреччина озброїлася літаючим радаром

Міністерство оборони Туреччини прийняло на озброєння перший літак далекого радіолокаційного виявлення й управління B737 Peace Eagle, повідомляє Defence Talk. Церемонія прийняття літака на озброєння відбулася 21 лютого 2014 року. Як очікується, до кінця 2014 року турецькі військові одержать ще один літак типу Peace Eagle.



Поставка прийнятого на озброєння літака відбулася в січні поточного року з майже семирічним запізненням. Загалом, міністерство оборони Туреччини повинне прийняти на озброєння чотири B737 Peace Eagle, останній з яких поставлять в 2015 році. Ці літаки були куплені турецькими військовими в 2000 році за 1,5 мільярда доларів.

ПЕРСПЕКТИВИ

Польща прагне до "п'ятого покоління"



Міністерство оборони Польщі має намір придбати 64 винищувача п'ятого покоління, поставка перших з яких відбудеться в 2021 році. Як повідомляє Altair, плани закупівлі нових літаків відображені в програмі технічної модернізації збройних сил Польщі. Про який саме тип бойових літаків мова йде, у плані модернізації не йдеться, однак існує думка, що польські військові замахнулися на американські винищувачі F-35A Lightning II.

Слід зазначити, що в плані модернізації, уперше оприлюдненому два роки тому, йшлося про набагато менші апетити, а саме закупку 16 нових винищувачів F-16 Fighting Falcon новітньої версії. Здійснити їхню покупку планувалося в 2018 році, а поставка перших літаків планувалася на 2019-2022 роки. 6 лютого 2014 року програма зазнала змін. Зокрема, з неї вилучили пункт про F-16. його замінили записом про необхідність придбання 64 винищувачів п'ятого покоління.

Відповідно до оновленого документа, в 2020 році на закупку нових бойових літаків планується виділити 170 мільйонів злотих (56,2 мільйони доларів). Поставки винищувачів повинні початися з 2021 року, а завершитися в 2030 році. При цьому в перші роки темпи передачі літаків будуть сягати дві одиниці на рік, а потім поступово збільшаться до чотирьох і шести машин на рік відповідно. З початку поставок винищувачів Польща виплачуватиме за них по 350 мільйонів злотих щороку.

Раніше "КУ" вже повідомляли про наміри міноборони Польщі зберегти у складі ВПС винищувачі-бомбардувальники Су-22. Термін служби бойових літаків може бути подовжений від трьох до десяти років. Конкретне рішення поляки приймуть за місять. У разі якщо термін продовження служби літаків складе десять років, це означатиме, що Польща має намір заощадити для придбання нових бойових літаків і, можливо, це будуть літаки саме п'ятого покоління.

У БОЙОВОМУ СТРОЮ



ВПС Росії одержали перший Т-50

ВПС Росії одержали перший перспективний винищувач Т-50 (ПАК ФА), що буде проходити державні випробування. Про це йдеться у повідомленні компанії "Сухой". Літак прибув до аеродрому 929-го Державного льотно-випробувального центру імені Чкалова в Ахтубинську.

Про те, що один з льотних зразків Т-50 буде в 2014 році переданий ВПС Росії для державних випробувань, стало відомо в середині лютого. Як очікується, перший етап державних випробувань завершиться наступного року, а з 2016-го почнеться поставка у війська серійних літаків.

У цей час у Льотно-дослідницькому інституті імені Громова в Жуковському проходять випробування чотири літних зразки Т-50 і два наземних стенди. Останні проходять статичні випробування. У рамках випробувань була проведена оцінка аеродинамічних характеристик Т-50, стійкість і керованість, перевірена робота комплексу бортового обладнання й систем та бортової РЛС. Крім того, на Т-50 випробувана апаратура дозаправки в повітрі. У цей час льотні зразки вивчаються на предмет надманевреності. Прийняття винищувача на озброєння заплановано на 2017 рік. У цілому Міністерство оборони Росії замовило 60 перспективних винищувачів.

ПРОТИДІЯ

Захист від лазера

Сибірська державна геодезична академія розробила новий фільтр, що дозволить захистити різні оптичні системи від "засвітлення" лазером. За словами розробників, установка нового фільтра не потребує значної переробки конструкції існуючих оптичних систем.

Створення фільтра проводилося в рамках федеральної цільової програми одночасно декількома науковими підприємствами, однак проект СДГА був визнаний кращим. У цей час розробка підготовлена до впровадження у виробництво оптичних систем. Використання нових фільтрів практично не позначиться на кінцевій вартості готової продукції військового призначення.

Найбільш затребувані фільтри захисту оптичних систем будуть сфері безпілотної авіації. Вони дозволять значно підвищити живучість БПЛА. Необхідність у розробці нових засобів захисту оптичних систем з'явилася після того, як деякі світові армії почали використати лазерні системи поразки й самозахисту, здатні виводити з ладу системи спостереження й голівки самонаведення ракет.

ПАКЕТ ЗАМОВЛЕНЬ

У 2016 році Україна запустить 50 супутників CubeSat

Згідно з опублікованою інформацією на сайті компанії "Alcantara Cyclone Space" у 2016 році в космос вирушить близько 50 малих космічних апаратів типу "CubeSat".

27 січня 2014 українсько-бразильська компанія "Алкантара Циклон Спейс" (АЦС)/"Alcantara Cyclone Space" та Інститут фон Кармана (ІФК)/Von Karman Institute (Бельгія) уклали контракт на надання пускових послуг для проекту QB50, який фінансується Європейською Комісією в рамках Сьомої Рамкової програми з розвитку наукових досліджень і технологій.

Від АЦС контракт підписав український Генеральний директор Олександр Сердюк, а від ІФК – директор Інституту Жан Меларт.

Проект QB50 передбачає виведення на низьку навколоземну орбіту серії з 50 малих супутників типу CubeSat, створених на базі стандартних платформ наносупутників "CubeSat 2U" і "CubeSat 3U". Космічні апарати призначені для дослідження атмосфери і тестування космічних технологій.

Проект QB50, яким керуватиме міжнародний консорціум з партнерських організацій, сприятиме доступу в космос для всесвітнього співтовариства CubeSat для вирішення навчальних, технологічних і наукових завдань.

Цього року під час проведення 7-го семінару за проектом QB50, який відбувся у приміщенні Інституту Фон Кармана за участю представника Єврокомісії Флоранс Беру, співтовариству QB50 було офіційно оголошено про підписання контракту на надання пускових послуг.



Запуск супутників CubeSat буде виконаний у 2016 році з космодрому "Алкантара" (Бразилія) за допомогою української ракети "Циклон-4".

РОЗРОБКИ

Дешеві польоти від Bristol Spaceplane

Невелика британська компанія Bristol Spaceplanes виходить на ринок космічного туризму з планами розробки космічного апарата, який повинен наблизити ідею космічного туризму ближче до людей. У концепції Bristol Spaceplanes апарат буде пілотованим, буде мати крила і буде використовувати звичайні злітні смуги, але буде оснащений ракетними двигунами, здатними працювати у космічному просторі.



На відміну від більшості сучасних пускових систем, новинка повинна бути багаторазового використання і знизити вартість космічного польоту майже в 1000 разів.

Компанія Bristol Spaceplanes була заснована британським ветераном авіації Девідом Ешфордом і вже здійснила серію випробувань двигунів у пустелі Мохаве в Каліфорнії. Двигуни за кресленнями компанії виробляв партнер, який також забезпечив і часткове фінансування проектів компанії. "Ми говоримо про революцію в космічних польотах", – говорить Ешфорд.

За його прогнозом, до 2030 року вартість квитка на космічний апарат може скласти близько 35 000 євро проти 50 млн доларів зараз. "Космічні польоти зараз дорогі через те, що у нас немає багаторазової техніки. Автомобільні двигуни зараз теж коштували б мільйони доларів, якби у нас не було автомобіля у кожному дворі", – запевняє він.

Раніше його компанія Bristol Spaceplanes вже отримувала держфінансування, але зараз їй вдалося залучити кошти на подальші розробки і тестування космічного апарата. У Bristol Spaceplanes кажуть, що працюють над даним проектом спільно з однією британською компанією, проте не розкривають, з якою саме. Відомо, що Bristol Spaceplanes співпрацює, зокрема, з Reaction Engines у розробці реактивного двигуна. Раніше ця компанія проектувала експериментальний літак Sabre, який на гіперзвуковій швидкості повинен був за 4 години долати відстань від Лондона до Сіднея (майже 17 тис км).

Нагадаємо, що в 80-х роках минулого століття британські компанії BAE і Rolls-Roys вже займалися розробкою надзвукового апарата, проте не досягли тут успіху. Поки більш-менш успішно існує британська компанія Virgin Galactic, створена Річардом Бренсоном. Вона проектує космічний літак SpaceShipTwo, який за 250 000 доларів повинен піднімати пасажирів на низьку орбіту і забезпечити їм не менше 5 хвилин у невагомості.

LUCKY MAN

Африканський селянин виграв політ у космос

25-річний юнак стане першим темношкірим африканцем, що побуває за межами Землі. Американська космічна академія "Акс Аполло" влаштувала конкурс, у якому брали участь більше мільйона людей. Претенденти змагалися у найскладніших фізичних вправах, пройшли десятки тестів.



Переможець, 25-річний Мандла Масеко, народився в одному з африканських сіл. Він вчився на інженера, але потім через брак коштів коледж залишив. Останнім часом юнак підробляв діджеєм в одному з нічних клубів Преторії.

Мандрівка африканця у космос відбудеться вже у 2015 році. "Я брав участь у цьому конкурсі, щоб надихнути молодь у моєму рідному селі. Але тепер я хочу зробити більше. Я сподіваюся, що допоможу молодим людям всієї Африки повірити в себе і в свою мрію", – заявив переможець конкурсу.



КОСМІЧНИЙ ТУРИЗМ

Virgin Galactic на китайців не чекає

Virgin Galactic – американо-британська компанія, що розробляє програму космічного туризму, – заборонила купувати квитки на свої рейси в космос громадянам Китаю, повідомляє CNN.

Багато заможних китайців були готові заплатити $ 260 тис. за місце на кораблі, проте ракетні двигуни, якими оснащені космічні апарати Virgin Galactic, належать до військового обладнання, доступ до якого, згідно зі законодавством США, обмежений для громадян Китаю, КНДР і Ірану.

– Двигуни SpaceShip Two і WhiteKnight Two є американською розробкою. Отже, підпадають під дію американських нормативів, – повідомив представник партнера Virgin Galactic в Азії Вінні Чан.

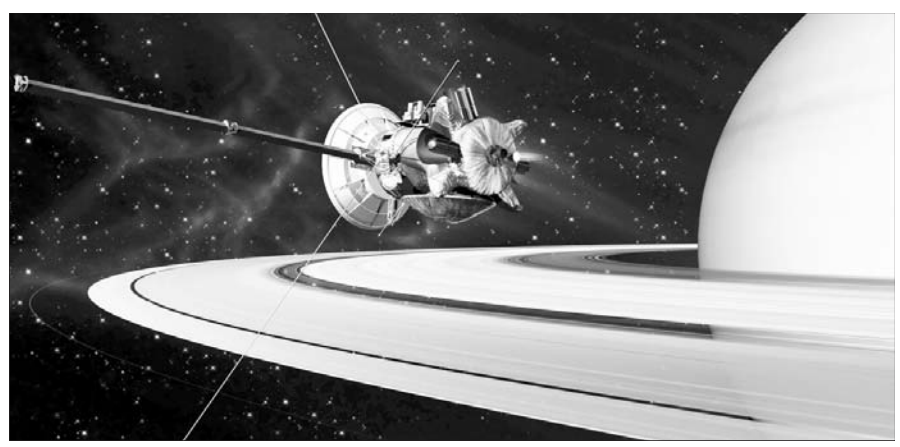
Водночас громадяни КНР з кількома паспортами або китайці, які постійно проживають в США, придбати квитки на перший туристичний політ у космос поки можуть.

Заснована британським мільярдером Річардом Бренсоном Virgin Galactic вже зібрала близько $ 70 млн депозитів за місця на своїх рейсах, перший з яких відбудеться вже протягом року. Квиток на космоліт дає право піднятися на висоту 110 км і провести 6 хвилин у невагомості. Критики проекту вважають ціну для такої короткої космічної екскурсії надмірною. Перший у світі приватний космопорт Virgin Galactic розташований в американському штаті Нью-Мексико.

ЗАГАДКИ ВСЕСВІТУ

Сатурн "заговорив"

Сатурн продовжує загадувати астрономам нові загадки. Цього разу космічний апарат Кассіні, що працює на орбіті навколо Сатурна, зафіксував дивні радіосигнали, що випромінюються планетою. Більше того, ці радіосигнали розрізняються у північній і південній півкулях планети. Дослідники припускають, що радіосигнали випромінюються в результаті зміни доби і пір року на планеті.



За словами астрономів, варіації сигналів на Сатурні контролюються обертанням планети і змінюються з часом, співпадаючи з сезонами на Сатурні. "Ці дані зайвий раз нам доводять, яким дивним насправді є Сатурн. Досі ми були впевнені, що розуміємо природу цих сигналів, але тепер очевидно, що їх природа досі залишається нами не зрозумілою", – говорить Дон Гарнетт, один з наукових кураторів проекту Кассіні.

Сатурн випромінює радіохвилі, відомі як SKR – хвилі або Saturn Kilometric Radiation. Хоча для людського вуха ці хвилі недоступні, для Кассіні вони мають цілком конкретний "звук". Зараз вчені конвертували ці сигнали в звук, придатний для людського вуха. За словами фахівців, дані радіохвилі представляють собою своєрідний індикатор обертання планети, причому, судячи з динаміки цих хвиль, обертання Сатурна є дуже складним процесом.

Вперше про наявність радіохвиль на Сатурні дізналися ще на початку 1980-х років, коли повз планету пролітав апарат Вояджер. Тоді ж було встановлено, що вони синхронізовані з обертанням Сатурна і мають швидкість повторення 10,66 земної години. Пізніше з польотами європейського зонда Улісс і того ж Кассіні було уточнено, що періодичність хвиль становить 10,8 години.

Зараз встановлено, що радіохвилі на Сатурні – це не соло, а дует з двох потоків, що знаходяться в північній і південній півкулях планети. У північній – швидкість повторення хвиль становить 10,8 години, у південній – 10,6 години. Встановити наявність двох джерел вдалося за рахунок того, що апарат Кассіні пролітав строго над екватором Сатурна.

На сьогодні вчені не можуть точно сказати, що є випромінювачем хвиль, а також чому в південній і північній півкулях швидкість випромінювання різна. Однак фахівці вважають, що це має бути пов'язане не з тим, що швидкість обертання південної та північної частин різна, а з тим, що магнітні поля на планеті розрізняються, і як наслідок цього сезонність вгорі планети відрізняється від сезонності внизу.

ГЕРОЇ РАДЯНСЬКОГО СОЮЗУ – ЛЬОТЧИКИ АФГАНІСТАНУ

Посадка на... минном поле

Житомирянин Евгений Зельняков сейчас проживает далеко от своей малой родины – там, где окончил военную службу, в Российской Федерации. Однако именно отсюда он, родившийся и выросший в семье лётчика-фронтовика, пошёл во взрослую жизнь, получив путёвку в небо и напутствие родителей. Выбор, как показала жизнь, Евгений сделал правильный, ведь не прошло и полтора десятилетия после принятия Присяги, когда на парадном кителе подполковника Зельнякова гордо блестели ордена Ленина и Красной Звезды, а также ряд медалей, самой яркой среди которых была, естественно, медаль “Золотая Звезда”!



Он родился в послевоенном Житомире, отстраивавшемся после более чем двухлетней оккупации и собиравшемся праздновать вторую годовщину Великой Победы. Отец Евгения Иван Петрович Зельняков не так давно возвратился с фронта, и воспитывал он сына на рассказах о небе, о войне и о лётном боевом товариществе. Пойдя по стопам отца, в 1965 году парень поступил в Сызранское военное авиационное училище лётчиков. При этом лётчиком-инструктором у курсанта Зельнякова был ученик его отца, капитан Хмелёв!

После окончания Сызранского высшего военно-авиационного училища лётчиков в 1968 году лейтенант Евгений Зельняков для дальнейшего прохождения службы был направлен на Дальний Восток, где в суровых природных условиях оттачивал своё лётное мастерство. Одним из первых в полку он освоил новый тип авиационной техники – вертолёт Ми-24. Затем проходил службу в Белорусском и Туркестанском военных округах.

Ещё на Дальнем Востоке, где погодные условия пилотам благоприятствуют крайне редко, лётчик Евгений Зельняков стал командиром звена. Потому к службе в ограниченном контингенте советских войск в Афганистане спустя более чем десятилетие лётной практики и приобретения командирского опыта он считал себя готовым. Потому и написал рапорт о переводе. Здесь его профессиональные качества раскрылись полностью.

В составе ограниченного контингента советских войск в Афганистане, где он совершил более 550 боевых вылетов, подполковник Е.Зельняков находился с 1980 года. Командир отдельной вертолётной эскадрильи в составе 40-й армии Краснознамённого Туркестанского военного округа подполковник Евгений Зельняков прославился тем, что десятки раз прорывался сквозь заградительный огонь противника, метко поражал цели и умело сажал машину в труднодоступных горных районах.

Однажды группе, которую возглавил комэск, предстояла особенно сложная задача, о чём личный состав догадывался по тому, что командир решил использовать “своё служебное положение”, ведя группу лично.

– Две группы с десантом поведу я, – сказал офицерам и прапорщикам эскадрильи Зельняков, – а группу прикрытия возглавит мой заместитель майор Семёнов.

Худшие предположения вертолётчиков подтвердились! Банда моджахедов, засевшая в горах, имела самое современное оружие и профессиональную подготовку. Лётчики, вернувшиеся из района боевых действий, говорили, что даже в бою команды душманов звучали на английском.

К площадке приземления требовалось подойти незаметно. Но это легко сказать! Попробуй спрятать в небе боевые машины! Вертолёты буквально крались по ущелью, скрываясь в тени скал, и, как было задумано, вынырнули из-за горной гряды абсолютно внезапно.

В другой раз, когда пулемётная очередь буквально изрешетила боевую машину, Зельнякову не только удалось поднять её в воздух, но и посадить в кромешной темноте, хотя были повреждены оба мотора. Вертолёт безжизненно лежал на земле под градом пуль. Но выстрелы не приближались. Только на рассвете, когда подоспела помощь, нашлось объяснение “странному” поведению душманов. Вертолёт “благополучно” приземлился на их минном поле…

И таких эпизодов было немало. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 мая 1982 года подполковнику Зельнякову Евгению Ивановичу за мужество и героизм, проявленные при оказании интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан, присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали “Золотая Звезда” (№ 11474).

В 1985 году офицер окончил Военно-воздушную академию имени Ю.А.Гагарина. Проходил службу в должности заместителя командира вертолётного полка.

В наше время Интернет предоставляет практически неисчерпаемые возможности получения самой разнообразной информации. Готовя к публикации материал о Герое Советского Союза житомирянине по рождению Евгении Зельнякове, найти связь с ним автору, увы, не удалось. Однако на различных форумах лётчиков и ветеранов афганской войны довелось пообщаться с бывшими сослуживцами и подчинёнными Евгения Ивановича как по Афганистану, так и по довоенному периоду его службы.

– Служили с Женей в Стендале и Вязьме перед пенсией, – рассказал один из сослуживцев Героя. – Ничего он о своих подвигах не рассказывал, потому как человек очень порядочный и скромный. Своим Геройским званием не кичился, и уж тем более не пользовался в личных целях.

Такие или примерно такие все отзывы об этом лётчике, командире, сослуживце и просто человеке по имени Евгений Зельняков – исключительно положительные! Наверное, Герои должны быть именно такими!

ЛЬОТЧИКИ ВЕЛИКОЇ ВІТЧИЗНЯНОЇ



Его называли “Летунок”

Самым молодым советским лётчиком Второй мировой войны стал четырнадцатилетний Аркадий Каманин, сын Героя Советского Союза лётчика Николая Каманина, который в своё время участвовал в спасении челюскинцев.

В июле 1942 года полковник Николай Каманин был назначен командиром 8-го смешанного, затем 5-го штурмового авиакорпуса. В начале 1943 года ему было присвоено звание генерал-майора. Генеральская жизнь помимо особой ответственности имеет и свои плюсы: к новоиспечённому генералу приехали жена и сын Аркадий. Жена осталась работать при штабе корпуса. Аркадий категорически отказался возвращаться домой. Мальчик успел несколько месяцев отработать механиком на одном из московских авиационных заводов. Только благодаря этому отец назначил его механиком по спецоборудованию в эскадрилью связи своего корпуса.

Неоднократно продемонстрировав начальству безукоризненное знание матчасти, Аркадий добился повышения – стал летать бортмехаником и штурманом-наблюдателем. Дублированное управление и личная настойчивость позволяли Аркадию потихоньку нарабатывать лётную практику. Однажды шальная пуля разбила козырёк кабины лётчика, осколки посекли ему лицо, фактически ослепив.

Связные самолёты были радиофицированы, и по вызову Аркадия с земли поднялся опытный лётчик, под “дистанционным управлением” которого Аркадий Каманин идеально посадил машину. После этого лётную подготовку он начал проходить уже официально. Двух месяцев опытному авиамеханику хватило для того, чтобы сдать экзамен лично генерал-майору Николаю Каманину, который так и не нашёл оснований не допустить сержанта Аркадия Каманина к самостоятельным вылетам.

Поначалу “Летунок” летал между аэродромами корпуса, но со временем ему стали поручать всё более ответственные задания, особенно – после того, как он подтвердил свои пилотажные навыки, уйдя на виражах от прицепившегося мессера. Результатом одного из вылетов стало спасение лейтенанта Бердникова. А дело было так.

Возвращаясь из очередного вылета, пилот У-2 эскадрильи связи 5-го гвардейского штурмового авиакорпуса заметил штурмовик, лежащий на брюхе на нейтральной полосе. Подведя свою машину ближе, он обнаружил, что кабина Ил-2 закрыта: значит, лётчик внутри, видимо, раненый. Взаимовыручка среди лётчиков – святой закон. У-2 мастерски приземлился. Несмотря на сильнейший минометный огонь, Аркадий сумел сесть на испещрённую воронками нейтралку и “припарковался”, закрывшись от немцев штурмовиком. В кабине действительно сидел тяжело раненный в голову лётчик лейтенант Бердников. Задание по аэрофотосъёмке он выполнил, но доставить её результаты на базу уже не смог. Первым в У-2 перекочевал фотоаппарат с плёнкой, затем, ценой неимоверных усилий, безвольное тело спасённого раненного летчика. Подсуетившиеся с плановой контратакой артиллеристы и танкисты, при содействии штурмовиков отвлекли внимание немцев от наглого кукурузника, и У-2, пританцовывая между воронок, удачно взлетел с нейтралки. За спасение товарища и доставку разведданных 15-летний лётчик Каманин был награждён орденом Красной Звезды.





В Польше Аркадий спас ещё одного боевого товарища: ожидая разрешения на посадку на аэродром истребительного авиаполка, он заметил, что один из пилотов взлетел с механиком на хвосте (чтобы не допустить капотирования при взлёте по мокрому грунту, механики садились на хвост; главное было вовремя и умело спрыгнуть). Меткий выстрел из ракетницы повысил осмотрительность лётчика, уже успевшего убрать шасси. Механика сняли с хвоста на земле, хотя и не без труда.

В 1944 году сержант Каманин заслужил второй орден Красной Звезды: при нападении на штаб фронта он под обстрелом взлетел на своём У-2, забросал нападающих ручными гранатами и вызвал подкрепление.

Весной 1945 года 16-летний старшина Аркадий Каманин доставил в партизанский отряд под Брно питание для рации и секретный пакет, совершив полуторачасовой полёт за линию фронта по неизученному маршруту в горной местности со сложным рельефом. Этот вылет командование оценило орденом Красного Знамени.

А после Великой Отечественной войны сбылась заветная мечта Аркадия: осенью 1946 года 17-летний ветеран, кавалер орденов и медалей был зачислен на подготовительные курсы Академии имени Жуковского, которую в своё время окончил его отец.

... У кадровых бытует печальная поговорка: “Снял портупею – и рассыпался”. Самый молодой пилот Второй мировой войны Аркадий Николаевич Каманин умер от менингита 13 апреля 1947 года, навсегда оставшись восемнадцатилетним…

Сторінку підготував Олексій Тригуб. “Крила України”.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

3-9 березня

3 березня 1919 р. *Вільям Боїнг здійснив перший міжнародний поштовий рейс (Сієтл (США) - Ванкувер (Канада) на біплані Boeing С-700.*



3 березня 1944 р. *відбувся перший політ винищувача-бомбардувальника Як-9Б.*

3 березня 1958 р. *народився заступник командувача ПС ЗС України з БП та ВНЗ – начальник управління бойової підготовки ПС ЗС України (2007-2008) О.Л.Харитонов.*



4 березня 1919 р. *народився Генеральний конструктор ДКБ "МіГ"(1971-1997), академік АН СРСР, двічі Герой Соціалістичної Праці Р.А.Бєляков.*

4 березня 1932 р. *створена морська дослідна станція НДІ ВПС у м. Севастополь, зараз ДНВЦ ЗС України (м. Феодосія).*



4 березня 1954 р. *народився начальник Центрального науково-дослідного інституту озброєння та військової техніки ЗС України О.В.Василенко.*



5 березня 1914 р. *народився керівник НВО "Хартрон", головний конструктор ракетних комплексів (1960-1986), двічі Герой Соціалістичної Праці В.Г.Сергєєв.*

5 березня 1923 р. *народився льотчик-штурмовик, заслужений льотчик-випробувач СРСР В.М.Ізгейм.*



5 березня 1930 р. *народився військовий льотчик, заслужений працівник освіти, начальник Чернігівського ВВАУЛ (1973-1976), заступник командувача 17-ї Повітряної армії (1976-1987) В.Г.Пристромко.*

5 березня 1934 р. *відбувся перший успішний політ екіпажу О.В.Ляпідевського на АНТ-4 в табір челюскінців – врятовано 12 жінок та дітей.*

5 березня 1969 р. *здійснив перший політ Іл-62М з двигунами Д-30КУ, екіпаж Я.І.Верникова.*



6 березня 1913 р. *народився радянський льотчик-ас, маршал авіації, перший тричі Герой Радянського Союзу О.І.Покришкін.*



6 березня 1937 р. *народилася перша в світі жінка-космонавт В.В.Терешкова.*

6 березня 1964 р. *відбувся перший політ розвідника Е-155Р-1 (в серії МіГ-25Р), А.В.Федотов.*

7 березня 1934 р. *народився Герой Радянського Союзу, заслужений льотчик-випробувач Б.І.Грузевич.*

7 березня 1943 р. *народився військовий льотчик, начальник відділу (бойового застосування та взаємодії морської авіації) командування ВМС України (1997-1998) В.А.Титаренко.*



7 березня 1945 р. *народився військовий льотчик, заступник Міністра оборони – командувач Військово-Повітряних Сил України (1994-1999) В.М.Антонець.*



7 березня 1950 р. *народився провідний інженер АНТК "Антонов" із експериментальних робіт і льотних випробувань систем літаків О.І.Циганюк.*

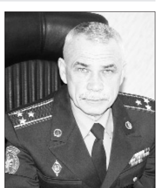


7 березня 1956 р. *народився заступник командувача ПС ЗС України з бойової підготовки та ВВНЗ – начальник бойової підготовки ПС ЗС України В.В.Сідаш.*

8 березня 1944 р. *відбувся перший політ серійного винищувача Як-3 з двигуном ВК-105ПФ2.*



8 березня 1961 р. *народився перший заступник командира ПвК "Південь" ПС ЗС України (2004-2007) В.В.Хитренко.*



8 березня 1964 р. *народився начальник управління особового складу – заступник начальника штабу КПС ЗС України О.С.Лівіцький.*



9 березня 1784 р. *французькими винахідниками Лонуа і Б'єнвеню продемонстрована саморухома модель вертольота.*

9 березня 1934 р. *народився перший космонавт планети Ю.О.Гагарін.*

ДО 70-РІЧЧЯ ВИЗВОЛЕННЯ УКРАЇНИ

Роль авиации в операциях по освобождению Украины

Продовження. Початок у № 43 (2013) – №7 (2014).

В период января – февраля советские войска при активном содействии авиации разгромили основные группировки немецких войск и завершили освобождение Киевской, Днепропетровской, Запорожской областей, очистили от фашистских захватчиков Житомирскую, почти всю Ровенскую, Кировоградскую области, а также некоторые районы Винницкой, Николаевской, Каменец-Подольской и Волынской областей. Противник был отброшен от реки Днепр на значительное расстояние. Создались благоприятные условия для дальнейшего наступления войск по всему фронту.

Несмотря на сложные метеоусловия и весеннюю распутицу, советские лётчики непрерывно осуществляли поддержку и прикрытие своих войск. За два месяца боевых действий части 2-, 5-, 17- и 8-й воздушных армий совершили 31836 самолёто-вылетов, в том числе 13 176 для ударов по войскам противника.

Потерпев крупное поражение зимой 1944 года, противник принимал все меры к тому, чтобы удержать оставшиеся районы Правобережной Украины. К марту его южная группировка войск имела 83 дивизии, из них до 27% танковых и моторизованных, и до 1475 самолётов.

Во втором этапе наступательной операции на Украине войскам и авиации 1-, 2- и 3-го Украинских фронтов предстояло мощными ударами на черновицком, уманско-ясском, николаевско-одесском направлениях завершить разгром войск противника, полностью освободить Правобережную Украину и выйти к Карпатским горам. После перегруппировки войска трех фронтов в начале марта возобновили наступление.



Утром 4 марта соединения 2-й воздушной армии приступили к поддержке войск 1-го Украинского фронта в начавшейся Проскурово-Черновицкой операции. В связи с плохой погодой штурмовая авиация поддерживала войска вылетами наиболее подготовленных одиночных экипажей и пар штурмовиков, которые наносили удары главным образом по опорным пунктам и артиллерийско-миномётным батареям противника. Через три дня, при улучшении погоды, наши лётчики действовали группами в 6 – 8 самолётов.

При выполнении боевых заданий в сложных метеоусловиях лётный состав проявлял смелость и находчивость, что повышало эффективность ударов авиации. 7 марта группа самолётов в составе пяти Ил-2 во главе с лейтенантом С. Каменским под прикрытием истребителей была направлена на уничтожение войск и техники противника, сосредоточенных севернее Староконстантинова. Не доходя до цели, наши лётчики обнаружили две крупные колонны, подходящие к городу. Лейтенант Каменский с ходу атаковал одну из них. Атака была настолько внезапной, что немцы не успели оказать огневого сопротивления. В результате внезапной атаки колонна войск противника была остановлена. Наши штурмовики нанесли по ней ряд последовательных ударов. Противник понес большие потери.

Не менее эффективные удары наносили наши лётчики и по железнодорожным объектам врага. Группы штурмовиков и бомбардировщиков по данным воздушной разведки систематически атаковали железнодорожные узлы, станции и перегоны, чем срывали маневр немецких войск и тормозили вывозку ими награбленных ценностей и продовольствия.

Далі буде.

НЕЗВИЧАЙНІ ЛІТАКИ

Надёжная машина, не увидевшая серию

Советский авиационный инженер Зельман Ицкович в период с 1934 по 1937 годы построил в Казанском авиационном институте (КАИ) несколько своих самолётов, представляющих интерес. Первенцем Ицковича стал КАИ-1 – двухмоторный пятиместный (лётчик и четыре пассажира) низкоплан с неубираемым шасси. Назначение – обслуживание местных авиалиний. Ввиду предполагавшегося военного варианта в этом самолёте была передняя одноместная кабина (место четвёртого пассажира).



Конструкция – деревянная. Фюзеляж – монокок, сделанный из фанеры толщиной от 2,5 до 1,5 мм. Сечение фюзеляжа – эллипс 1,2х0,94 м, форма – сигарообразная. Крыло – неразъёмное, двухлонжеронное, крепление его к фюзеляжу – в четырех узлах. Особенность крыла в первом экземпляре – плавающие симметричного профиля элероны, расположенные над задней кромкой крыла, и посадочные щитки типа ЦАП с тросовым управлением, осуществлённые одними из первых в нашей стране. Обшивка – везде фанерная. Оперение – деревянное, стабилизатор – с изменяемым в полёте углом установки. Двигатели – М-11 закапотированные с кольцами Тауненда на первом экземпляре и с индивидуальными обтекателями цилиндров на втором.

Второй опытный экземпляр отличался от первого тем, что был построен с учётом требований ВВС как тренировочный для перехода лётчиков на бомбардировщик. Самолёт был трёх-, четырёхместный, плавающие элероны были заменены обычными.

Оба самолёта успешно прошли в Казани испытания (лётчик Б. Н. Кудрин). Была рекомендована постройка серии.

Ещё один экземпляр КАИ-1 УПБ – вариант КАИ-1 с теми же обводами, размерами и конструкцией, но оборудованный как трёхместный учебно-тренировочный для перехода на бомбардировщик (учебно-переходной бомбардировщик УПБ). На самолёте было установлено два двигателя М-11. Вооружение – пулемёт ДА (сзади) и до 160 кг небольших бомб в разных вариантах, частично с внутренней подвеской.

Первый самолёт УПБ был испытан 11-18 мая 1935 года (лётчик Б. Н. Кудрин). Второй самолёт проходил испытания с 23 июля по 26 сентября 1935 г. (лётчик А.Ивановский).

Оценка была такая: а) самолет по своим данным даёт возможность выполнять почти все задачи курса огневой подготовки 1935 года;

б) по технике пилотирования и условиям работы очень напоминает СБ;

в) обладает хорошими лётными данными, не уступающими иностранным самолётам;

г) дешёв в эксплуатации.

Отмечались и недостатки: кабина штурмана тесна и неудобна, обзор из неё после устранения недостатков плох, вооружение с дефектами. Предполагалось использовать самолёт для учебно-боевой подготовки экипажей тяжёлых и скоростных бомбардировщиков. Была заказана серия в 25 самолётов, но построена она не была.

Третий самолёт был выпущен с убираемым в полете шасси. Летал, но полные испытания его не проводились.

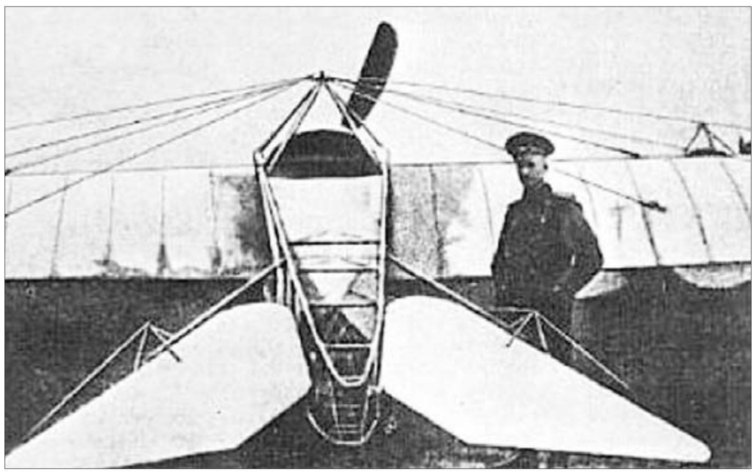
Сторінку підготував Олексій Тригуб. "Крила України".

ІСТОРІЯ ПІДКОРЕННЯ НЕБЕС

Начало XXI века ознаменовано славными юбилеями в области развития мировой и, в частности, отечественной авиации

Полёт, укротивший ветер

Это и первый исторический полет выдающегося авиатора Михаила Ефимова на аэроплане "ФАРМАН-IV", который он совершил 21 марта 1910 года в Одессе, посвященный 2-летию создания первого на юге Империи Одесского аэроклуба. Это и первый авиазавод по производству аэропланов – "Завод самолетов Анатра", который отметил 100-летний юбилей 27 апреля 2011 года и ныне, единственный на постсоветском пространстве сохранивший свое существование. Это и фигура высшего пилотажа "мертвая петля" или "петля Нестерова", по имени ее создателя и первого исполнителя.Это и первая частная школа пилотов, основанная Артуром Анатра 29 июня 1911 года в Одессе, и другие яркие страницы в истории отечественной авиации.



Следующая дата, казалось бы, ничем не приметная для авиации – 1 марта 1914 года. Она еще раз напоминает о выдающейся личности Петра Николаевича Нестерова. И, если 100-летие "петли Нестерова" отмечалось 9 сентября 2013 года на высоком государственном уровне, то событие начала весны 100 лет назад, как-то оказалось вне поля зрения авиационных историков и широкой общественности. Хотя сам Петр Николаевич в письме своей жене Надежде Рафаиловне отмечал: "…такой смелый и быстрый перелет еще лучше мертвой петли…". Речь идет о выдающемся перелете штабс-капитана Нестерова по маршруту Киев – Одесса – Севастополь. Да, действительно, такая дальность полета на аэроплане в начале XX века, имела огромное значение. Даже несмотря на то, что уже были известны перелеты лейтенанта морского флота Виктора Дыбовского, который еще в мае 1912 года перелетел из Севастополя в Петербург, а потом из Харькова в Москву; штабс-капитана Дмитрия Андреади, покрывшего расстояние в 2900 верст по маршруту Севастополь – Одесса – Харьков – Москва – Петербург. И даже несмотря на довольно-таки сложный перелет самого капитана Нестерова Киев – Остер-Козелец – Нежин – Киев, когда расстояние в 300 км было преодолено за 3 часа 49 мин. полета.

Так чем же знаменателен ранее упомянутый перелет именно на участке Киев – Одесса? В чем суть его сложности? Самолет "Ньюпор-IV", на котором летел П.Нестеров, рассчитан всего на 3 часа полета при скорости 100 км в час, он без посадки мог пролететь не более 300 км. А между Киевом и Одессой – более 450 км, то есть при перелете необходима промежуточная посадка. Однако перелёт был выполнен без неё.

Петр Николаевич с мотористом Г. Руденко вылетели утром 1 марта 1914 года из Киева и через 3 часа приземлились в Одессе. Нестеров – человек в высшей степени образованный и очень внимательный, – сумел укротить ветер и подчинить воздушные потоки воле человека, увеличив при этом технические возможности самолета. Этот исторический полет описан в трудах российского историка В.Короля, украинских авторов – одессита В.Нахапетова и львовянина Виталия Манзуренко.

Жизнь штабс-капитана Петра Николаевича Нестерова, как яркая молния, осветила путь к дальнейшим поискам и созиданиям в развитии отечественной, да и мировой авиации.

Этот исторический полет особому дорог для одесситов, особенно тех, кто работает на Одесском авиационном заводе (тогда завода Аэропланов Анатра), встречавших русского авиарекордсмена на аэродроме Школьный, а потом собиравших всей Одессой спирт для заправки самолёта.

В галерее первых выдающихся отечественных авиаторов Петру Николаевичу Нестерову отведено почетное место. А его помыслы и несбывшиеся мечты отразились в трудовых свершениях одесских авиастроителей.

АВІАДИВАКИ

"Літати, як птах, я мріяв з дитинства"

Донеччанин змайстрував крила і спробував злетіти на них



Закоханих у небо в наш час вистачає. У кожного авіапристрасть проявляється по-своєму: хтось фотографує літаки, хтось створює гігантські авіаційні графіті, хтось стрибає із парашутом. Донецький винахідник, мабуть, є найоригінальнішим. 39-річний Тофік Мамедов сконструював гігантські крила і назло усім скептикам спробував злетіти на них в небо.

Ще з дитинства чоловік мріяв літати, як птах. Тоді ж проявилась і любов до конструювання та точних наук. Винахіднику навіть дали прізвисько Мамед-Архімед.

– На жаль, знання фізики у мене так і залишились на рівні школи, – каже винахідник. – Технічної освіти так до цих пір і не отримав. Вже 17 років їжджу за кермом фури. Та попри це намагаюсь втілювати в життя цікаві ідеї і мрії. Раніше наді мною сміялись, називали диваком і романтиком. Але я не романтик, я швидше теоретик.

На запитання, навіщо вам крила, винахідник відповідає не задумуючись: "Хто ж не мріє злетіти?"

– Конструювати літальний апарат я розпочав три роки тому, – згадує Тофік Мамедов. – Із матеріалів використовував труби, частини велосипеда, бамбукові палиці і плівку. З вигляду крила нагадують крила летючої миші.

Свій апарат донеччанин називає лагідно "Мишкою". Та в його успіх вірять далеко не всі.

– Знаходяться ті, хто розповідає про закони аеродинаміки, – каже чоловік. – Та я не звик здаватись. Тим паче дружина мене завжди підтримувала.

Аби сконструювати крила, Тофік наглядав за птахами. Адже у них виходить злетіти без турбін і двигунів. Згодом далекобійник вивів свою формулу відриву від землі.

– Щоб злетіти і триматися у повітрі, чоловіку потрібні крила, які відповідають його зросту, вазі і фізіології, – говорить донецький Архімед. – Найголовніше у моїй конструкції – це правильний мах. Для того, щоб злетіти, я довго наглядав за літаючими створіннями, вони ж літають без розрахунків і знання фізики. От я і вирішив використати аналогічний підхід.

Після того, як чоловіку вдалось злетіти на своїх "крилах", хоч і не самостійно, багато із скептиків вибачились за насмішки. Та махати величезними крильми зовсім не просто, зазначає донеччанин.

– Іноді мені телефонують і кажуть, що не можуть заснути, все думають про мій політ, – каже Тофік. – Багато людей проводять розрахунки, намагаються все пояснити фізичними законами. У цьому і полягає основна проблема. Не потрібно відштовхуватись від чужого досвіду. Сам апарат важить близько сімдесяти кілограмів, майже стільки, як і я сам. Площа крил складає 17,5 квадратних метрів, а розмах – майже 8 метрів. Сподіваюсь, що після вдосконалення він зможе літати із швидкістю до 120 км/год. Махання крильми приблизно нагадує віджимання від підлоги.

Наразі винахідник патентує свій виріб і погоджується, що його потрібно вдосконалювати, аби у майбутньому самостійно здійнятись у небо. Винахідник сподівається знайти спонсорів і зацікавлених людей, щоб розпочати масовий випуск конструкцій. Він готовий поділитися ідеєю і кресленням.

– Багато хто запитує, на яку висоту можна злетіти з такою конструкцією, – каже Мамедов. – Я відповідаю: надівайте скафандр чи беріть кисень – і вперед, у верхні шари атмосфери і вище.

Донецький винахідник не перший, хто намагався злетіти. Кілька років тому такі ж крила змайстрував один голландець і навіть зміг пролетіти сотню метрів. Але, коли до нього звернулись інвестори, зізнався, що відео польоту було змонтованим.

Анастасія Олехнович. "Крила України".

АВІАКРЕАТИВ

Чи то літак, чи то автомобіль

Словацький інженер Штефан Кляйн здійснив свою дитячу мрію – створив літаюче авто

Зовні воно більше нагадує невеликий літак шести метрів завдовжки. Рухаючись автошляхом, як звичайна машина, новий транспортний засіб може розвивати швидкість до 130 км/год. А діставшись до злітної смуги аеропорту, машина за кілька секунд випускає крила й перетворюється на повітряне судно. Aeromobil вигідно відрізняється від інших літаючих авто завдяки дуже красивому дизайну з незвичайними формами, зі складними крилами і пропелером, розміщеним на хвостовому оперенні. Дивлячись на конструкцію цього незвичайного транспортного засобу, не можна сказати однозначно, що він насправді є літаком, який здатний рухатися по землі як автомобіль. Або це автомобіль, який всіма силами "прагне у небо"?

52-річний Кляйн – пілот-аматор. Розробляти аеромобіль він почав ще в молодості. І вже наступного року Штефан та його помічники планують розпочати комерційне виробництво вдосконаленої версії "Аеромобіля-3", над яким працюють зараз. Винахідник вважає, що його новинка має велетенський потенціал у країнах з малорозвиненою транспортною інфраструктурою.

На будівництво Aeromobil 2.5 Кляйну було потрібно більше 20 років. За цей час Штефан Кляйн створив чотири різні варіанти літаючого автомобіля Aeromobil. Перший не мав складних крил, мав високі колеса і вельми незвичайну аеродинамічну схему з хвостовим оперенням попереду. Наступні варіанти вже демонстрували складні крила й шасі та різні варіанти хвостового оперення. Передостанній варіант Aeromobil 2.0 мав хвостове оперення у вигляді перевернeної літери "V", а на вебсайті Штефана Кляйна вже можна подивитися, на що буде схожий черговий варіант літаючого автомобіля Aeromobil 3.0.

Сучасна версія літаючого автомобіля побудована з карбону і алюмінію. Aeromobil важить лише 450 кілограмів (без урахування ваги пального і ваги пасажирів), а в його кабіні може поміститися двоє людей – водій та пасажир. У автомобільному режимі крила машини складаються назад уздовж фюзеляжу, а двигун "працює на передні колеса". Задні ж колеса досить маленькі і служать для підтримки "хвоста". Крила 6-метрового прототипу мають розмах 8,2 м, що дорівнює розмаху крил спортивного літака подібних габаритів. Інші габарити "Аеромобіля" співставні з параметрами стандартних автомобілів, а його використання в умовах міста не повинно приносити власнику незручностей. Коли Aeromobil 2.5 добирається до злітної смуги, водію-пілоту достатньо натиснути всього на одну кнопку, і крила літака розгорнуться в злітне положення.



Прототип оснащений мотором Rotax 912, потужністю 100 "коней". Двигун обертає і гвинт, розташований у задній частині, і колеса. Скромна маса "Аеромобіля" дозволяє розігнатися до 200 км/год на повітрі, а на землі – до 160 км/год. Максимальна дальність польоту складає близько 700 км.

Штефан Кляйн збирається сертифікувати свій проект для використання на громадських дорогах через два роки. Втім, Aeromobil до того часу, швидше за все, буде іншим – дизайнер вже підготував ескізи наступного покоління "Аеромобіль".

Підготувала Марія Руда.

ДО 25-Ї РІЧНИЦІ ВИВЕДЕННЯ ВІЙСЬК ІЗ АФГАНІСТАНУ

"Офіцерські старти"



Команда з міні-футболу Харківського університету Повітряних Сил в запеклій боротьбі з командами Національного університету оборони України та збірною командою Сухопутних військ посіла почесне III місце у спартакіаді "Офіцерські старти".

Змагання за відкритий кубок з міні-футболу, що проходили у Києві, були присвячені 25-й річниці виведення військ із Афганістану. Загалом у спартакіаді взяли участь 9 команд із військових навчальних закладів та видів Збройних Сил України.

АРМСПОРТ

15 лютого 2014 року відбувся чемпіонат Харківської області з армспорту серед дорослих. В змаганнях взяли участь понад 30 команд.

У чемпіонаті Харківської області переміг ХУПС



Збірна команда ХУПСу гідно виступила на чемпіонаті, показавши високі результати. Курсант Смаіл Мустафаєв став призером в категорії до 75 кг на ліву руку. Курсанти Таір Арабаджиєв та Іван Чигрин здобули другі місця в категоріях до 65 кг та 75 кг на ліву руку, а Тетяна Савчук здобула чемпіонство у ваговій категорії 55 кг на ліву та праву руку. Окрім цього, тренер збірної, старший викладач кафедри фізичного виховання, спеціальної фізичної підготовки і спорту підполковник Олександр Ткачук став абсолютним чемпіоном в категорії 90 кг на ліву та праву руку.

Загалом, за результатами виступу, майже всі спортсмени збірної вишу здобули путівку для виступу на чемпіонаті України серед дорослих з армспорту, що проходитиме 12-14 березня у місті Харкові на базі СК "Локомотив".

Іван Кравченко.

ЄДИНОБОРСТВА

Переможців визначає майстерність

У Кримському селищі Перевальне, на території окремої бригади берегової оборони, відбувся відкритий чемпіонат Криму з кіокушин-кан карате.



Нещодавно до Командування Військово-Морських Сил звернулися представники Федерації України з карате з пропозицією провести на території окремої бригади берегової оборони чемпіонат Криму з кіокушин-кан карате з нагоди Дня захисника Вітчизни. У зв'язку з тим, що військовослужбовці та члени сімей окремої бригади берегової оборони активно займаються цим видом спорту, питання було розглянуто позитивно.

Під час урочистого відкриття до присутніх звернувся учасник миротворчих операцій Рустам Корсовецький:

– Від імені Ради учасників миротворчих операцій і ветеранів Збройних Сил вітаю учасників змагань і сподіваюся, що ви виростете справжніми захисниками Батьківщини, яка починається для кожного з нас з сім'ї і дбанні про близьких та друзів. Сьогодні у справедливій боротьбі визначається переможці, і хочеться, щоб ці принципи чесності, порядності та відповідальності ви пронесли через все життя.

Поборотися за перемогу зібралося близько 100 каратистів з усіх куточків Криму та міста Мелітополя. Першими змагалися наймолодші учасники – ті, кому виповнилося 5-11 років. Все виглядало так, ніби на татамі знаходяться дорослі професійні каратисти, тож сталося так, що саме ці поєдинки виявилися найбільш видовищними. Окремі прийоми, які використовували спортсмени, виглядали просто неймовірними, наприклад вертушка в падінні. В залежності від вікової групи поєдинки тривали від 1,5 до 3 хвилин. Іноді для визначення переможця основного часу було недостатньо. Тоді судді подовжували поєдинок. Якщо знову сили учасників виявлялися рівними, то перемогу здобував той спортсмен, який легший за противника.

– Кіокушин-кан карате – це традиційне бойове мистецтво, яке вже давно вийшло з рамок японського. Навіть на території колишнього Радянського Союзу його практикують набагато більше, ніж в самій Японії зараз. По суті це, напевно, краще називати не спортом, а бойовим мистецтвом. Його завдання – це фізичний розвиток людини через подолання максимальних можливостей. Цей турнір ми завжди проводимо в лютому і присвячуємо його або миротворцям, або Дню захисника Вітчизни. Користуючись нагодою, хочу подякувати від кримської та української федерацій кіокушин-кан карате керівництву військової частини за допомогу в організації відкритого чемпіонату Криму, приуроченого до Дня захисника Вітчизни та виведення військ з Афганістану, а також присвяченого воїнам-миротворцям, – підкреслив президент Української федерації кіокушин-кан карате (IKOSosai) Віктор Ушаков.

Своїми враженнями від змагань поділився 8-річний бронзовий призер змагань Віталій Примачук:

– Сьогодні я зустрічався з гідними суперниками. Кожен бій був відповідальний, і, звісно, всі хотіли перемогти. Я займаюся два роки і за цей час неодноразово вже брав участь у змаганнях. Є в мене і золота медаль, яку виборов раніше, а сьогодні отримав бронзу, що у подальшому надихатиме мене на більш наполегливі тренування.

Олексій Мазепа. м.Сімферополь.

ГИРЬОВИЙ СПОРТ

Ми поборемося за "золото"



На спортивній базі 26-ї Бердичівської артилерійської бригади триває підготовка збірної команди 8-го армійського корпусу з гирьового спорту до чемпіонату Збройних Сил України.

– Всі спортсмени знаходяться в оптимальному фізичному та моральному стані, тож з впевненістю можу сказати, що цього року ми поборемося не лише за медалі в особистому заліку, а й за "золото" в командному, до якого в минулому році нам не вистачило кількa балів, – розповідає тренер команди майор Олексій Ліщинський.

Варто зауважити, що до збірної 8-го армійського корпусу входять 5 військовослужбовців 26-ї Бердичівської артилерійської бригади, по одному представнику 1-ї танкової бригади та 54-го окремого розвідувального батальйону.

Руслан Лінник.

ФЕХТУВАННЯ

І знову перемога!



Українка Ольга Харлан продовжує свою тріумфальну серію перемог. Цього разу чемпіонка виграла третій поспіль етап Кубка світу з фехтування на шаблях, що проходив в бельгійському місті Гент.

Таким чином, українська шаблістка, вихованка заслуженого тренера України Артема Скорохода, ще жодного разу не дала можливості своїм суперницям піднятися на найвищу сходинку п'єдесталу пошани в цьому сезоні.

У Генті, в медальній боротьбі, Ольга перемогла Магдалену Пастернак (Польща) - 15:8, Яну Єгорян (Росія) - 15:13, Сабіну Мікіна (Азербайджан) - 15:11, Олександру Соху (Польща) - 15:9. А у півфіналі та фіналі українка здолала з однаковим рахунком 15:11 двох американок - Догмару Вожняк та дворазову Олімпійську чемпіонку Маріель Загуніс.

Здобувши чергову перемогу, Харлан впевнено лідирує у світовому рейтингу шаблісток. В її скарбничці зараз 314 пунктів. У головної переслідувачки - Маріель Загуніс - 246 очок.

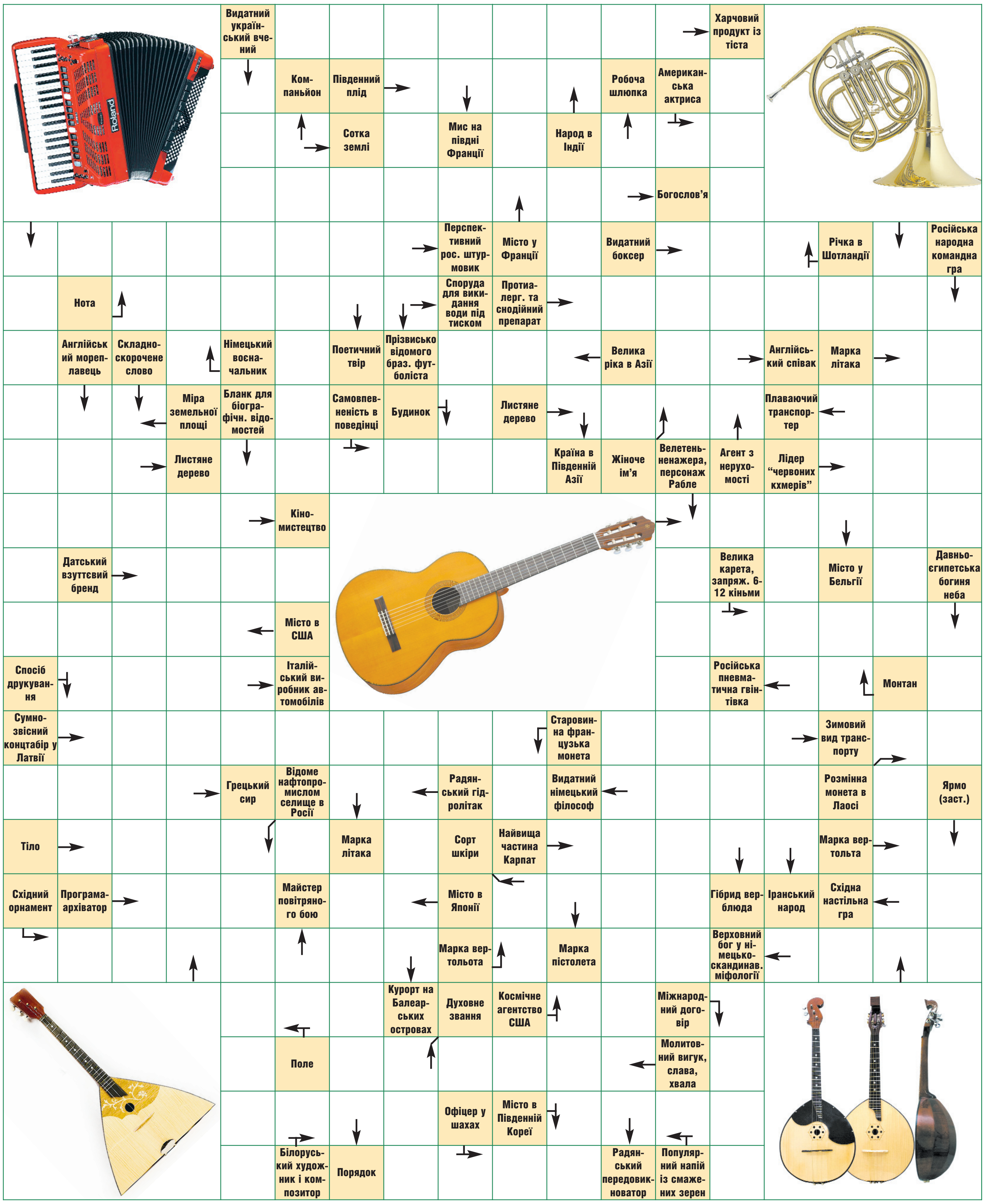
Владислав Дем'яненко. "Крила України".

ЗАСНОВНИК: МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
Віддруковано у ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96, 0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Головний редактор М. ПОПЛАВСЬКИЙ
Заст. головного редактора: С. Клименко.
Відповідальний секретар: О.Олехнович.
Дизайн та верстка: Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Тир. 17389 Зам. № 142207.
Перший редактор Сергій Свенцицький



ЦІКАВО

Найкоротший авіарейс у світі

Один з рейсів авіакомпанії Loganair офіційно вважається найкоротшим у світі. Його маршрут пролягає між двома невеликими острівками в Шотландії. Переліт від острова Вестрей до острова Папа Вестрей триває рівно 2 хвилини.



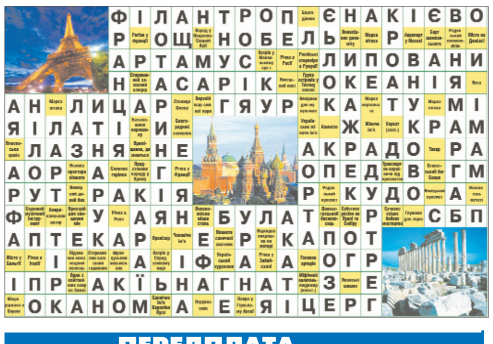
Всього ж на борту літака пасажир перебуває 4 хвилини, 2 з яких витрачається на запуск двигуна, розбіг і гальмування. Так само варто відзначити, що відстань між цими островами (1,7 миль) ледве перевищує довжину злітно-посадкової смуги на одному з цих аеропортів.

Шлях тільки в один бік коштує близько 20 фунтів стерлінгів, шлях "туди і назад" обійдеться в 40 фунтів стерлінгів. У суму входить компенсація в екологічний фонд за викид 200 кг CO_2, що виділився при згорянні пального. За приземлення видається сертифікат за особистим підписом капітана повітряного судна. Всього населення острова налічує близько сімдесяти жителів. В аеропорту працюють три людини. Передполітний контроль пасажирів і багажу відсутні.

У світі також існують й інші "мікроавіалінії". Наприклад, в Полінезії рейс авіакомпанії Air Moorea триває п'ять хвилин. У США між містами Рочестер і Берлінгтон – сім.

Водночас рейс Нью-Йорк – Сінгапур має протяжність 16 600 км і займає 18 год 50 хв. Він вважається найдовшим авіарейсом у світі.

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В №7



Крила України

ПЕРЕДПЛАТА

Видання можна передплатити у відділеннях зв'язку. У каталозі видань України на 2014 рік передплатний

індекс – 22242
на сторінці 60

Оплата здійснюється платіжним дорученням (для колективних передплатників) та поштовим переказом (для індивідуальних передплатників).

Вартість передплати на 2014 рік:

71 грн. 04 коп. – *на 1 рік.;*
35 грн. 52 коп. – *на 6 міс.;*
17 грн. 76 коп. – *на 3 міс.;*
5 грн. 92 коп. – *на 1 міс.*
Вартість одного примірника – 1 грн. 37 коп.

ПЕРЕДПЛАТА

АВТОДРОМ

Citroen представив C5 CrossTourer



Перед відкриттям автошоу в Женеві Citroen показав свою останню модель - C5 CrossTourer. Оглядаючись на визнаних світом лідерів у виготовленні позашляхових універсалів - німців - французи також вирішили створити свого представника у цьому сегменті, не відстаючи від законодавців моди.

Передусім, що залишило гіркий присмак після перегляду релізів, – C5 CrossTourer повністю позбавили повного приводу. Втім, розробники дещо "підсолодили пігулку" іншим відчутним плюсом над конкурентами, а саме підвіскою зі змінюваним кліренсом. Щоправда, опція буде доступною за доплату. Користуватися нею можна на швидкостях до 70 км/год. І це, незважаючи на те, що дорожній просвіт C5 CrossTourer у стандартному положенні і так на 15 мм більший, ніж у звичайного універсала.

Та однією підвіскою покупців не "купиш", тому Сітроен зробив усе для того, аби візуально універсал виглядав на рівні. Але, на відміну від німецьких і чеських конкурентів, у яких пластикові захисні обваження й накладки яскраво виражені, тут ми бачимо ледь помітні натяки на пластик по периметру кузова, у тому числі й над арками коліс. Передній і задній бампери захищають поліровані хромовані накладки, на даху – матові сірі рейлінги, які, звичайно, додають балів загальному вигляду. Стандартним оздобленням для C5 CrossTourer також є 18-дюймові диски та корпуси зовнішніх дзеркал заднього огляду із неполірованого алюмінію.

Силових установок усього дві, і обидві – їдизельні на 116 і 203 к.с. Щодо комплектацій – їх теж дві - Millenium та Exclusive. Дещо відомо і про ціну для європейського ринку. За базову комплектацію потенційний покупець має викласти майже 32 тисячі євро.

Сергій Клименко.
"Крила України".